SKRZYDŁA I MOTOR



W NUMERZE

O PRACY NASZYCH KORESPONDENTÓW ● PLAN MODELU ŻURAW ● LATAMY ● WIELKI KONKURS LOTNICZY ● BLASKI I CIENIE ZAWODÓW W ŁODZI

WARSZAWA ● ROK WYDANIA VIII ● 15 LUTEGO 1953 ● NR 7 (347) ● CENA 70 GR

Na naszym kursie

Prasa codzienna doniosła niedawno, że Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ogłosiła komunikat o zwycięskim wykonaniu przez nasz przemysł państwowego planu produkcyjnego na rok 1952. W ciągu minionego roku wzrosła znacznie potęga przemysłowa naszego kraju — wzniesiono i uruchomiono nowe zakłady produkcyjne, podniesiono roczne wydobycie węgla i wytop stali, niezbędnych dla całego przemysłu ciężkiego. Dzięki pomocy radzieckiej uruchomiliśmy szereg nowych fabryk, dwie zbudowane od nowa kopalnie, posunęliśmy naprzód budowę naszych wielkich kombinatów przemysłowych — Nowej Huty, Kędzierzyna, Jaworzna.

Jednakże niektóre gałęzie naszej gospodarki nie wykonały przewidzianych planem zadań produkcyjnych. Należą do nich m. in. zakłady produkcyjne podległe Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego, które osiągnęły najniższy procent wykonania planu. Fakt ten musi stać się sygnałem alarmowym dla wszystkich tych zakładów i instytucji lotniczych, które nie wykonały planu produkcji za rok ubiegły. Szczególnie honorem zetempowców stać się musi wytężenie wszystkich sił i dołożenie wszystkich starań, aby plan — największy i najważniejszy obowiązek wszystkich nas, został wykonany w terminie. „Plan — to prawo niezłomne Państwa budującego socjalizm — mówił towarzysz Bolesław Bierut na naradzie aktywu przemysłu węglowego w Katowicach. — Wykonanie zadań planowych — to najwyższy obowiązek każdego robotnika, technika, inżyniera, kierownika". Słowa te powinni mieć stale w pamięci koledzy z warsztatów remontowych lotnictwa sportowego, z warsztatów Lotu, ze wszystkich dziedzin naszego przemysłu lotniczego.

Bardzo ważną rzeczą dla wykonania planu jest rytmiczność wysiłków produkcyjnych załogi. Często zdarza się np. w niektórych warsztatach remontowych, że w pierwszych tygodniach, a nawet w pierwszej połowie miesiąca wykonanie planu biegnie poniżej nakreślonej linii, a dopiero pod koniec miesiąca następuje gwałtowny atak na ilościowe wykonanie planu. Oczywiście taka metoda nie prowadzi do niczego dobrego i trzeba z nią jak najszybciej zerwać. Punktem honoru całej załogi musi być wykonanie planu rytmicznie i systematycznie.

Wielkie pole do popisu mają tu organizacje zetempowskie. Winny one jeszcze usilniej walczyć o to, aby zetempowcy przodowali w pracy, aby organizacja ZMP-owska mobilizowała całą młodzież do walki o wykonanie planu.

Plan — to prawo! Takie hasło musi nam wszystkim towarzyszyć w pracy.



Okręg Ligi Lotniczej w Łodzi zorganizował w dniu 25 stycznia br. zawody modeli na uwięzi z napędem odrzutowym. Na zdjęciu — ogólny widok miejsca w którym odbyły się zawody. O ich przebiegu piszemy na str. 103.
Foto: LL.

Z LOTU PTAKA



W Zarządzie Głównym LL odbyło się w dniu 26 stycznia br. rozstrzygnięcie konkursu na gazetkę ścienną, ogłoszonego przez ZGLL w końcu listopada ub. r. w związku z Miesiącem Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Pierwsze miejsce przyznano gazetce Aeroklubu Krośnieńskiego pt. „Wspólne skrzydła".
Foto: LL





Nasi lotnicy wojskowi odbywają szkolenie w bogato wyposażonych w pomoce naukowe salach. Na zdjęciu: oficer Kołodziejski przeprowadza wykład o budowie i działaniu radiostacji samolotu.
Foto: S. W.

Widok na salę w Domu Dziennikarza w Warszawie, gdzie w dniu 25 stycznia br. odbył się I Krajowy Zjazd Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej. O Zjeździe — piszemy w numerze na str. 100, 108 i 109.
Foto: Próchnicki — WK

ZETEMPOWCY ZAKŁADÓW IM. STALINA
OBJĘLI SZEFOSTWO NAD POZNAŃSKIM ALL

14 stycznia 1953 roku stał się pamiętną datą w dziejach Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej. W dniu tym młodzież zetempowska Zakładów im. Stalina w Poznaniu (w skrócie ZISPO) objęła szefostwo nad czołowym aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W pięknej sali koncertowej zakładów zasiedli: młodzież, przedstawiciele Partii, ZMP, wojska, ZOLL i prasy. Przemawiając jako pierwszy po przewodniczącym, robotnik kol. Kaczmarek, pilot aeroklubu powiedział:

„Od dziecka marzyłem o lotnictwie. Władza ludowa umożliwiła mi zrealizowanie moich marzeń. Latam już samodzielnie i to, obok osiągnięć w produkcji, jest moją największą dumą".

Zaznajamiając słuchaczy z życiem aeroklubu mówca kończy słowami: „W chwili, kiedy obejmujemy szefostwo powinniśmy przyrzec, że wytężymy wszystkie siły, aby pracę postawić na jeszcze wyższym poziomie".

Członek PALL-u, technik ZISPO kol. Faitowski mówił następnie o drodze wiodącej do spadochroniarstwa. Przemówienie swe zakończył apelem: „Koleżanki i koledzy! Wstępujcie masowo w szeregi spadochroniarzy, uprawiajcie ten piękny i zdrowy sport!"

Następuje uroczysty moment powzięcia uchwały. Postanawia ona między innymi:

1) kierować najlepszych aktywistów i członków ZMP do Aeroklubu Poznańskiego celem zdobywania wiedzy lotniczo-technicznej.

2) koła Ligi Lotniczej i szkolącą się młodzież otoczyć opieką, pomagać aeroklubowi w stworzeniu jak najlepszych warunków szkolenia,

3) lepiej zapoznać młodzież z historią walki o wolność i niepodległość Ojczyzny; wzmóc pracę wychowawczą na tym odcinku.

Tekst uchwały przyjmują zebrani burzą oklasków. Wśród entuzjazmu podchodzi do stołu prezydialnego brygadą młodzieżowa kol. Owarzanego, zdobywcy proporczyka ZW ZMP. Przodownicy proponują nadanie brygadzie nazwy „Brygady LL". Odtąd najlepszy zespół młodzieżowy ZISPO będzie symbolem nierozerwalnej więzi młodzieży robotniczej z lotnictwem. (200)

ROMUALD BIAŁA
Poznań





Na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego. Mechanik klubowy przegląda samolot przed oddaniem go w ręce młodych pilotów.
Foto: LL — Koszewski

500 POGADANEK. 200 GAZETEK, 200 KĄCIKÓW
W OPOLSKIM OKRĘGU LL W R. 1952

Analizując działalność ZOLL w ciągu dwóch lat jego istnienia na Opolszczyźnie, można zauważyć duży zwrot na lepsze, szczególnie od roku 1952. W tym czasie Zarząd OLL w Opolu doceniając pracę Ligi Lotniczej obsadził odpowiednie etaty. Pracownicy ruszyli w teren i przestali patrzeć na wszystko spoza biurka.

Łączność z podległymi jednostkami odbiła się korzystnie na całokształcie pracy Okręgu. Już 1 maja ub. r. uruchomiliśmy Wojewódzki Ośrodek Propagandy Ligi Lotniczej, który mimo pewnych braków cieszy się popularnością wśród młodzieży i dorosłych.

Otwarto również Okręgowe Laboratorium Modelarstwa Lotniczego, skupiając najlepszych modelarzy Okręgu.

Niedawno zakończono budowę 29-metrowej wieży spadochronowej w parku nad Odrą w Opolu. Osiągnięcie to powitali spadochroniarze z dużą radością. W otwartej przed paru dniami szkole szybowcowej uczyć się będzie latania młodzież z miast i wsi, bez odrywania od pracy zawodowej czy nauki.

A oto kilka danych statystycznych. W stosunku do 1951 r. ilość kół LL wzrosła o 237%, liczba członków powiększyła się o 605%. Świadczy to o dobrej pracy organizacyjnej i polityczno-propagandowej. Propaganda lotnictwa zdołała dotrzeć do ludzi pracy miast i wsi, a szczególnie do młodzieży. W 1952 r. wygłoszono w miastach i wsiach przeszło 500 pogadanek o lotnictwie Polski Ludowej i ZSRR. Z pomocą przy wygłaszaniu prelekcji przyszło Towarzystwo Wiedzy Powszechnej, które zorganizowało 86 odczytów.

Wykonano przeszło 200 gazetek ściennych, 200 kącików lotniczych, nadaliśmy przez miejscowe radiowęzły kilkadziesiąt audycji.

Do najbardziej atrakcyjnych form pracy politycznej należały spotkania młodzieży z pilotami.

O dużym rozwoju modelarstwa mogą również świadczyć cyfry. Wzrost w dziedzinie modelarni wyniósł 105,5% w porównaniu z 1951 r. Ilość czynnych pracowników „małego lotnictwa" zwiększyła się o 170%, w tym mamy modelarzy I stopnia 72%, II stopnia 14% i wyczynowców 14%. Zdobyto dwa chwalebne wyniki w skali ogólnokrajowej, osiągając przelot 17 km modelem szybowca w czasie 1 godz. 9 min. 17 sek. Na XVII Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających we Wrocławiu zdobyto 2 czwarte miejsca w dość trudnej kategorii modeli silnikowych i wodnopłatowców z napędem gumowym.

W wyniku współzawodnictwa między modelarniami wyłoniono najlepsze modelarnie, które realizowały swe zadania pod hasłem „Od modelu — przez szybowiec — na samolot". Przodownictwo w wyniku współzawodnictwa objęły modelarnie przy Państwowym Technikum Hutniczym w Zawadzkim, gdzie kierownikiem jest kol. Teodor Śmieszkoł oraz modelarnia przy TPD w Prudniku, pracująca pod kierunkiem kol. Teodora Brzostowskiego. Do najbardziej wyróżniających się modelarzy należą kol. kol. Stefan Kandora, Stanisław Krawicki i Tadeusz Traczyk.

Spośród Oddziałów Powiatowych Ligi Lotniczej wybijają się Strzelce Opolskie, Opole, Prudnik i Koźle. Do najlepszych kół należą: koło w Szkole Ogólnokształcącej Żeńskiej w Opolu, w Technikum Budowlanym w Opolu, w Technikum Chemicznym w Stawięcicach i wiele innych. Ilość dobrze pracujących kół stale wzrasta. Rok 1953 przyniesie niewątpliwie dalsze sukcesy w naszej pracy. (63)

WŁADYSŁAW GŁUSZEK
Opole

Klubowe „Zliny" w locie.
Foto: LL — Koszewski



O PRACY NASZYCH KORESPONDENTÓW

JERZY KONIECZNY

W naszej dotychczasowej współpracy — współredagowaniu czasopism nie obyło się bez błędów, które pragnąłbym tu pokrótce omówić, aby uniknąć ich w dalszej pracy.

Pierwsze to — odpowiedzialność za napisane słowo, za ścisłość i prawdziwość informacji zawartej w korespondencji czy w liście do redakcji.

Towarzysz Bolesław Bierut przemawiając do korespondentów robotniczo - chłopskich **powiedział między innymi: „Państwo Ludowe liczy na Waszą pomoc. Śmielej więc piszcie o wszelkich przejawach biurokratyzmu i bezdusznego stosunku do człowieka, walczcie wypróbowanym orężem krytyki z brakiem troski o człowieka pracy, z nieudolnością, z marnotrawstwem. Nie szczędźcie zarozumialców i sobiepanów... demaskujcie siewców wrogiej propagandy... budźcie czujność...“**

Rola korespondenta w naszym ludowym państwie jest więc poważna i odpowiedzialna i nie wolno jej w żadnym wypadku lekceważyć ani wypaczać. Tymczasem mieliśmy w ciągu roku kilka wypadków nadesłanych do redakcji materiałów fałszywych, względnie niezupełnie sprawdzonych, krzywdzących często poszczególnych ludzi czy też jednostki LL.

I tak na przykład Adam Rok, korespondent SiM-u z województwa krakowskiego, nadużył zaufania, posuwając się w swojej pracy do nadsyłania nieprawdziwych wiadomości, do niesłusznej, szkodliwej krytyki, która godziła w dobrą pracę Zarządu Oddziału Powiatowego LL w Wadowicach.

Witold Hussakowski ze Świebodzina nie podszedł również z pełną odpowiedzialnością do krytycznej korespondencji na temat III Wojewódzkich Zawodów Modeli Latających w Zielonej Górze, podając niezupełnie sprawdzone informacje, a notatka krytyczna na temat obchodu Święta Lotnictwa w Świebodzinie w br. okazała się zupełnie fałszywą.

Przykłady nieodpowiedzialnej pracy korespondentów Roka, Hussakowskiego i kilku innych winny być przestrogą dla tych wszystkich, którzy niepoważnie i zbyt lekkomyślnie traktują swoją pracę korespondenta.

Krytyka jest potężnym orężem w rękach korespondenta i nie wolno jej nadużywać.

Korespondent lotniczy musi zawsze pamiętać o ogromnej odpowiedzialności, która na nim ciąży. Jego zarzuty, czy pochwały muszą być bezwzględnie prawdziwe, oparte na dokładnym zbadaniu sprawy. Nie wolno tu opierać się na pogłoskach czy plotkach, na tym co „ludzie mówią“. Korespondent powinien pisać tak jak sam to widzi, powinien się kierować jedynie słusznością sprawy. Krytykując winien podawać sprawdzone i zbadane fakty w przemyślanej formie.

Drugie — to stosunek do krytyki prasowej w czasopismach lotniczych i interwencji naszej redakcji w niektórych jednostkach Ligi Lotniczej.

Zdarzało się dość często, ostatnio co prawda wypadków tych jest coraz mniej, że artykuły czy notatki krytykujące pracę niektórych kół, oddziałów czy okręgów, względnie ludzi w nich pracujących pozostawały bez echa, pomimo kilkakrotnych listownych przypomnień naszej redakcji. Miało to na przykład miejsce w ubiegłym roku w Zarządzie Okręgu LL w Katowicach, gdzie na 17 interwencji wysłanych w ciągu jednego miesiąca w związku ze skargami Czytelników na brak odpowiedzi w sprawie zakwalifikowania na szkolenie lotnicze, musieliśmy czekać mimo kilkakrotnych monitów przeszło 3 miesiące.

Można by tu przytoczyć wiele pięknych przykładów, jak dzięki krytyce w czasopismach lotniczych naprawiono zło, zlikwidowano na wielu odcinkach niedomagania w terenie, poprawiono styl pracy. Przypuszczamy, że opowiedzą nam o tym znacznie więcej obecni tu na sali nasi Czytelnicy. Są jednakże jeszcze jednostki LL a szczególnie Okręgi, gdzie pomimo, że jest już 25 stycznia nowego roku — nasze interwencje leżą u nich jeszcze nie załatwione, np. Poznań i Kielce. Chcieliśmy tu przypomnieć, że pamiętamy o nich i będziemy stanowczo domagać się załatwienia spraw ze starego roku.

Trzecie — to stosunek do korespondentów lotniczych, jaki panuje jeszcze w wielu ośrodkach LL. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że wielu ludzi naszego lotnictwa nie chce pisać, aby się, jak to mówią, nie narażać lub — „po co mają na mnie krzywo patrzeć“. Charakterystyczne jest to szczególnie u pracowników etatowych LL i u członków naszych aeroklubów. Przełamaliśmy to częściowo w roku ubiegłym, ale niezupełnie. Wynikiem przełomu była ożywiona dyskusja szybowcowa w SiM-ie, w której zabierało głos wielu pilotów. Niezdrowy objaw „obawy“ przed pisaniem korespondencji musimy jednak wykarczować z całą ostrością z terenu naszego lotnictwa sportowego. Są jeszcze u nas w Lidze Lotniczej rozmaitej maści biurokraci, którzy ośmielają się w różny sposób zatruwać życie naszym korespondentom i współpracownikom, aż do groźby usunięcia ich ze stanowiska. Miało to na przykład miejsce w Zarządzie Okręgu LL w Katowicach w pierwszej połowie ubiegłego roku.

Jest jeszcze u nas spora garstka ludzi w aparacie ligowym na kierowniczych stanowiskach, którym się wydaje, że mają prawo uzgadniać i cenzurować notatki, korespondencje i artykuły. Nie mają oni do tego prawa, gdyż wypaczałoby to pracę korespondenta. Zdarzało się na przykład w wielu Okręgach LL, że nadsyłane z terenu wojewódzka krytyczne korespondencje nie były wysyłane dalej do redakcji, ale wędrowały podarte do kosza. Oczywiście zniechęcało to korespondentów do dalszej pracy.

Towarzysz Stalin uczy nas natomiast **że „Podwaliną całej sprawy winna być niezależność korespondenta od instytucji i osób, z którymi tak czy inaczej styka się on... Cenzura korespondencji powinna być skoncentrowana w rękach redakcji gazet“.** I o tym nie mogą zapominać ci, którzy w jakikolwiek sposób chcieliby prześladować naszych korespondentów.

Będziemy bronić naszych korespondentów ze szczególną żarliwością przed wszelkimi szykanami biurokratów.

Wszyscy ludzie naszego lotnictwa mają prawo zabierać na łamach czasopism lotniczych głos w żywotnych sprawach naszego lotnictwa sportowego, nawet jeżeli są to głosy krytyczne. Oczywiście, trzeba przy tym abyście zrozumieli, że nie wszystkie korespondencje nadesłane do redakcji zamieszczamy, niemniej jednak wykorzystujemy je w innej formie, interweniując u odpowiednich władz czy instancji.

Jeszcze do niedawna nasi korespondenci ograniczali swą działalność tylko do pisania korespondencji z terenu — dziś są oni aktywistami Ligi Lotniczej, agitatorami w walce o socjalistyczne lotnictwo naszej Ojczyzny. Dumni też jesteśmy z takich korespondentów SiM-u jak:

WŁADYSŁAW KÓŁECZKO, który jest czołowym aktywistą LL, przewodniczącym najlepszego w 1952 roku Oddziału Powiatowego LL w Stalowej Woli.

STANISŁAW MEUS — czołowy aktywista LL na terenie Sosnowca, propagandysta lotnictwa i prasy lotniczej.

Oprócz tego musimy jeszcze wyróżnić następujących korespondentów:

Bolesława Hoffmana z Kalisza, **Mieczysława Polita** z Kielc, **Andrzeja Pędziacha** z Katowic, **Zbigniewa Flaszę** z Niska, **Jerzego Wójcika** z Kwidzynia, **Andrzeja Kapitana** z Katowic, **Pawła Krasnodębskiego** z Bytomia, **Aleksandra Koniakowskiego** z Katowic, **Ryszarda Cetnarskiego** z Kielc, **Halinę Zarzecką** z Krakowa, **Zdzisława Łebka** z Olkusza, **Aleksandra Koeniga** z Rogoźna Wlkp., **Czesława Radziwonkę** z Siedlec, **Henryka Poskrobko** z Bielska, **Janinę Stieler** z Gdyni, **Annę Pawłowską** z Częstochowy, **Stanisława Gawełka** z Katowic, **Krystynę Zającównę** z Katowic, **Jerzego Skibę** ze Środy Poznańskiej, **Jadwigę Maślińską** ze Szczecina, **Tadeusza Sochackiego** z Warszawy, **Stanisława Matoska** z Łękawicy, pow. Mińsk-Mazowiecki i **Jana Niewiadomskiego** z Kłodzka.

Wyróżniając jednych, pragniemy zganić drugich, którzy w roku ubiegłym w stosunku do roku 1951 byli mało aktywnymi korespondentami czasopism lotniczych. Do nich należą między innymi: **Lilia Pawlak** z Żychlina, **Janina Braun** z Poznania, **Grażyna Faryś** z Kalisza i inni.

Pragniemy, aby te skromne słowa wyróżnienia z naszej strony dla tych najaktywniejszych korespondentów i współpracowników SiM-u i „Skrzydlatej“ — czołowych współredaktorów czasopism lotniczych, stały się zachętą dla tych wszystkich Czytelników, których współudział w redagowaniu czasopism Lotniczych jest jeszcze stosunkowo mały. Prasę lotniczą należy bowiem nie tylko czytać, nie tylko z nią sympatyzować i popularyzować ją, ale przede wszystkim brać żywy i bezpośredni udział w jej redagowaniu. To zadanie stawiamy obecnie przed wszystkimi naszymi Czytelnikami.

Mamy nadzieję, że w bieżącym roku otrzymywać będziemy znacznie więcej listów z terenu. Tematów do pisania jest na pewno dużo, a osiągnięć w naszej pracy jest przecież coraz więcej!

Ruch korespondentów czasopism Lotniczych, który z każdym miesiącem przybiera bardziej aktywny charakter, jest ogromną siłą, mobilizującą wszystkich ludzi lotnictwa do zwycięskiego wykonania lotniczej sześciolatki, a tym samym do rozbudowy i umocnienia naszego ludowego lotnictwa.

(fragment z referatu wygłoszonego na Zjeździe).

Korespondentka SiM-u K. Zającówna z Katowic odbiera upominek książkowy. Foto: LL

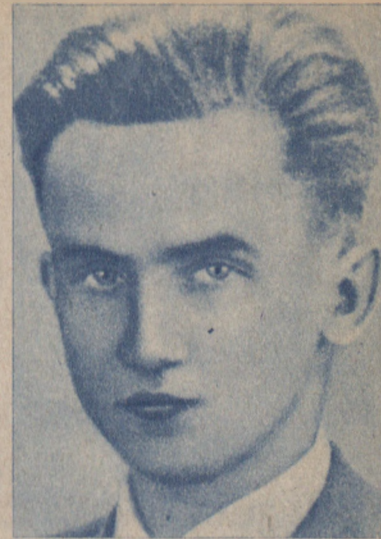


ZRODZIŁ ICH CZYN

Jakże inne były zimowe dni stycznia i lutego dziesięć lat temu — w ponurych dniach okupacji hitlerowskiej 1943 roku... Szalał terror hitlerowski, tysiące ludzi ginęło co dzień w więzieniach i obozach koncentracyjnych, coraz częściej rozstrzeliwano ludzi wprost na ulicach. Ale jednocześnie rósł zbrojny opór mas ludowych, organizowany przez Polską Partię Robotniczą. Pierwszym jej pomocnikiem był powstały właśnie Związek Walki Młodych. „Zrodził nas czyn..." — mówiły pierwsze słowa deklaracji programowej ZWM. O tym właśnie czynie, o pierwszych dniach istnienia organizacji i o jej założycielach — Hance Sawickiej, Janku Krasickim mówią zamieszczone poniżej opowiadania.



HANKA SAWICKA
pierwsza przewodnicząca ZWM
zginęła w roku 1943



JANEK KRASICKI
drugi z kolei przewodniczący ZWM
zginął w roku 1943

*

Zbliżała się godzina policyjna, ulice Warszawy pustoszały. Patrole hitlerowskie wychodziły na żer...

Domy mieszkalne tonęły w ciemnościach i martwocie; zdawać by się mogło, że opustoszały tak jak ulice...

W jednym z takich domów, w niewielkim, odnajętym pokoiku, odbywało się konspiracyjne zebranie młodzieżowe. Przewodniczyła mu dziewczyna o czarnych włosach i płonących oczach. Kilkunastu chłopców i parę dziewcząt w skupieniu i z napięciem słuchało tego, co mówi Hanka.

Hanka Sawicka jest przewodniczącą Związku Walki Młodych. Hankę kochają wszyscy, którzy się z nią zetknęli, wierzą w nią jak żołnierze wierzą w swego wodza, który ich nigdy nie zawiedzie.

— Akcja jest poważna — mówi Hanka — musimy podpalić hitlerowskie warsztaty samochodowe przy ulicy Podchorążych. Warsztatów pilnuje warta... Kto pójdzie?

Wszyscy jednocześnie zerwali się z miejsc... Hanka wybrała sześć osób. Akcję naznaczono na sobotę wieczorem...

*

Zbiórka w niedzielę rano u Dziuli — Wandy Zieleńczyk. „Jesteście wszyscy? Nic się nie stało?"... Myślałam o Was całą noc.

Na twarzy Hanki maluje się radość, jest szczęśliwa widząc swój oddział w komplecie.

W jakąś noc, podobną do tej i wielu innych zimowych nocy, zabrakło ich Hanki na zebraniu zetwuemowców. Długo czekali na jej przybycie, każdy szmer potęgował napięcie zebranych; nie przyszła jednak ani w nocy, ani o świcie... nie przyszła nigdy. Zginęła na Starym Mieście od kul hitlerowskich oprawców.

Ciężkie były dla ZWM-owców pierwsze dni po stracie Hanki; do dalszej walki zagrzewała ich jednak pamięć jej czynów i słów, „Dopóki się żyje — trzeba walczyć. Żeby walczyć aż do zwycięstwa, trzeba starać się żyć jak najdłużej".

*

Podobnie jak Hankę Sawicką, zetwuemowcy kochali Janka Krasickiego, który ponad wszystko cenił sprawiedliwość i nienawidził ucisku.

Już jako mały chłopiec, na kartce wyrwanej z zeszytu napisał: „Rozpadły się wszystkie złudzenia, otworzyła się otchłań buntu i protestu przeciw temu co jest — w imię tego co być winno. Więc teraz trzeba pracować, by móc tworzyć, jak być winno".

10 LECIE ZWM

To nie tylko słowa, które zachowały się na skrawku papieru. Szły za nim konkretne czyny, stała walka.

Skończył maturę, wstąpił na Uniwersytet, gdzie staje się jednym z najaktywniejszych działaczy Komunistycznego Związku Młodzieży.

Wybuch wojny zastaje go na ziemiach wschodnich. Janek ma wtedy 20 lat. Po wyzwoleniu zachodniej Ukrainy przez Armię Radziecką jedzie Janek do Lwowa. Tu, na radzieckim Uniwersytecie, kontynuuje przerwane studia. I tutaj w najpiękniejszej młodzieńczej szkole życia i pracy partyjnej — w Komsomole wyrasta na działacza. Zostaje sekretarzem komitetu WLKZM we Lwowie. W roku 1941, gdy faszyści napadają na Kraj Rad, Janek wraz z innymi wyjeżdża w głąb Związku Radzieckiego. Marzy o walce, o powrocie do kraju — gdzie czeka partyzantka, akcje dywersyjne.

Marzenie przybiera konkretne kształty walki. W spokojną majową noc 1943 roku, wysoko na paru tysiącach metrów warczy radziecki samolot. Nagle odrywa się odeń mały punkcik.. Leci... Rozwija się nad nim czasza spadochronu, ledwo widoczna w łagodnym mroku nocy... Zrzucony ze spadochronem Janek Krasicki ląduje w kraju.

Wraca do walki — do Warszawy. Staje w szeregach bojowników Polskiej Partii Robotniczej. Tu spotyka się z jednym z jej organizatorów i przywódców — Bolesławem Bierutem...

Akcje bojowe, praca z młodzieżą, walka o młodzież, o jej hart, o poziom moralny i bojowy — pochłaniają Janka bez reszty.

Janek pracował z zapałem; zebrania z młodzieżą odbywały się w różnych punktach miasta i w różnych okolicznościach. Janek mówił na nich o władzy ludowej, która nadejdzie, o reformie rolnej, o unarodowieniu przemysłu. Z gorliwością mówił o młodzieży, o jej nauce i pracy po wyzwoleniu.

*

Tramwaj jechał właśnie Nowym Światem, gdy koło Świętokrzyskiej dwóch umundurowanych hitlerowców podeszło do Janka. Zażądali papierów.

Wysiedli, zabrali go ze sobą. Żandarmi na rogach ulic, żołnierze spacerujący Nowym Światem, trudno myśleć o ucieczce. A tu paczka „Przełomów" w jednej kieszeni palta, w drugiej „siódemka" i magazynek. „Spacer" trwa aż do Królewskiej, do placu. Tutaj hitlerowiec przypomina sobie, że jeszcze nie rewidował Janka... — Co tu masz? — ręka trafia na magazynek, oczy hitlerowca okrągleją, twarz czerwieni się apoplektycznie. — Taak.. błyskawicznym ruchem Janek kopie napastnika w brzuch i ucieka w stronę Placu Teatralnego. Zza rogu wybiega dwóch żołnierzy — Janek strzela i trafia. Krzycząc z daleka, pędzi granatowy policjant...

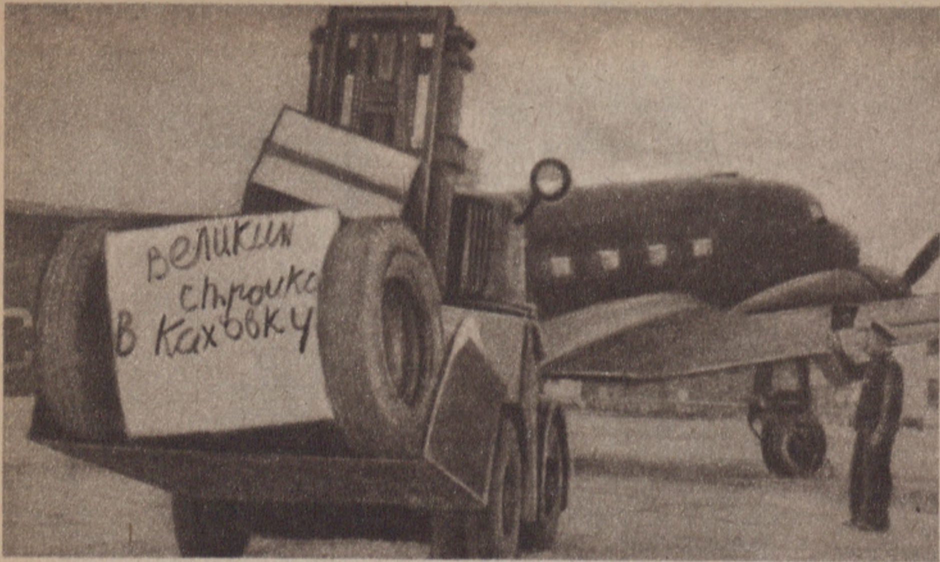
Młode nogi biegną szybko, głowa pracuje sprawnie: „Panowie łapanka" — woła Janek, a warszawska ulica w lot chwyta sytuację. Wszyscy rzucają się do ucieczki. W tłoku gubi się Janek. Wskakuje do nadjeżdżającej „trójki", i z daleka już tylko słyszy krzyk granatowego: „Stój, stójcie".

Młodzieńczy wybieg i przytomność umysłu wyratowały Janka.

*

Hanka Sawicka i Janek Krasicki — zginęli — zginęli w walce o socjalizm. Pamięć o nich jednak przetrwa na zawsze wśród milionowych rzesz polskiej młodzieży, która ofiarnym trudem w codziennej pracy przeobleka w rzeczywistość to, o co walczyli Hanka i Janek, buduje wolną od wyzysku Polskę Ludową, szczęśliwy kraj ludzi pracy.

HANNA JANKOWSKA



Na lotnisku Aeroklubu w Kijowie ładują się urządzenia dla elektrowni wodnej w Kachowce. Za dwie i pół godziny będą one na miejscu przeznaczenia. A to pilna przesyłka.

Foto: „Krylja Rodiny"

ZSRR

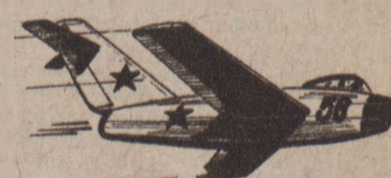


2 TYSIĄCE SKOKÓW

6 stycznia br. zasłużony mistrz sportu i laureat premii Stalinowskiej Georgij Iwanow wykonał swój 2-tysięczny skok.

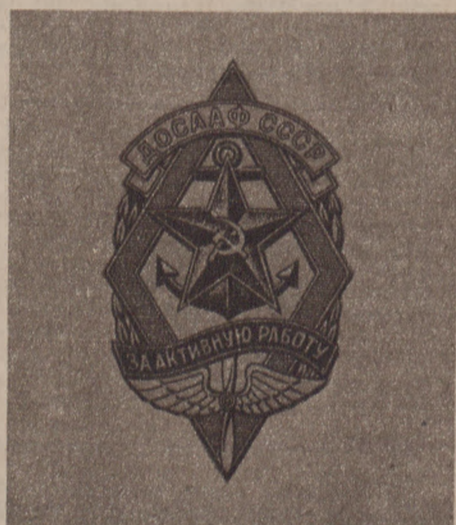
Sportem spadochronowym Iwanow zaczął zajmować się mając 20 lat. Pierwszy skok wykonał 20 maja 1933 r. z samolotu „Po-2". Trening przechodził u jednego z najznakomitszych wychowanków Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa — mistrza sportu N. Ostriakowa, który później został Bohaterem Związku Radzieckiego.

Iwanow wypróbował mnóstwo różnych typów spadochronów, biorąc tym samym aktywny udział w pracach konstruktorów i twórców spadochronowych. W uznaniu zasług na tym polu Rząd Radziecki odznaczył Iwanowa w 1945 r. orderem Lenina, a w 1952 r. przyznano mu premię Stalinowską.

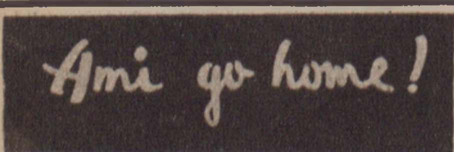


ODZNAKA DOSAAF „ZA AKTYWNĄ PRACĘ"

Komitet Organizacyjny DOSAAF ustanowił nową odznakę honorową „Za aktywną pracę". Przyznawana jest ona przez Komitet Centralny DOSAAF wyróżniającym się w pracy aktywistom organizacji, na wniosek republikańskich, krajowych lub obwodowych komitetów DOSAAF. Otrzymać ją mogą pracownicy wszystkich rodzajów sportów obronnych.



Odznakę honorową DOSAAF nosi się w prawej klapie marynarki. Ma ona kształt rombu, którego wnętrze jest białe, brzegi zaś — jasnoniebieskie. W środku znajduje się czerwona pięcioramienna gwiazda na tle stalowoszarej kotwicy. Poniżej — czerwona wstążka z napisem: „Za aktywną pracę", a pod nią złoty emblemat lotniczy (skrzydła i śmigło). W górnej części — na białej wstążce napis: „DOSAAF — ZSRR". Cała odznaka otoczona jest liśćmi laurowymi.

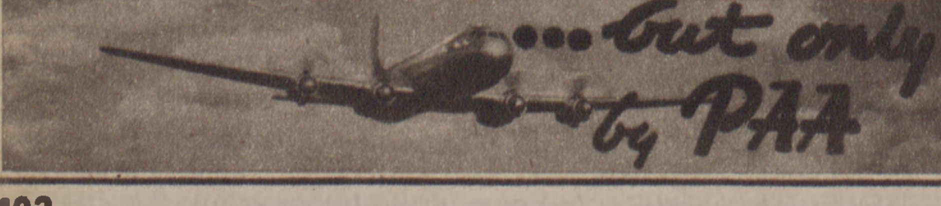


Jeżeli wsiedlibyście w samolot „Lotu" i polecieli nim do Francji, pierwszą rzeczą, jaka z pewnością rzuciłaby się Wam w oczy byłyby... no, zgadnijcie? Czy piękne francuskie krajobrazy? A może pijani żołnierze i lotnicy amerykańscy włóczący się po miastach i miasteczkach wszystkich departamentów tego wolnego niegdyś kraju? Z pewnością jedno i drugie, ale przede wszystkim uderza każdego przybysza do Francji niezwykła ilość napisów na ulicach. Pokryte są nimi ulice, ściany domów, parkany, mury, nawet chodniki, jezdnie, a czasem nawet dachy domów (specjalnie dla lotników i pasażerów samolotów).

Treść napisów jest prawie jednakowa, choć słowa i wykonanie są różne. Wyrażają one najgorętsze życzenia ludu francuskiego i prawdziwe uczucia, jakie żywi on dla swych amerykańskich „przyjaciół". Wszystkimi możliwymi rodzajami fabry, wymiarami liter i typami pisma miasta Francji wołają: Ami go home! — Amerykanie wynoście się do domu!

A od Amerykanów — jak wiadomo — roi się obecnie we Francji. Przyznać więc trzeba, że tego rodzaju zachęty i do tego w ich ojczystym języku nie przysparzają okupantom specjalnej przyjemności. Tym bardziej, że trudno wprost znaleźć wolny od nich płot.

Więc amerykańscy okupanci „wzięli się na sposób". Ale cóż to za wspaniały sposób! Czegoś tak pomysłowego i chwytliwego Europejczycy nie wymyśliliby w żadnym wypadku. Bo oto, proszę Was, po ulicach francuskich miast (na razie z wyjątkiem Paryża), chodzi sobie teraz facet z kubełkiem pełnym czarnej farby. Wynajęła go wielka amerykańska kompania transportu powietrznego „Pan-American Airways" i kazała pisać tą farbą napisy, a raczej dopiski do owych amerykańskich haseł, pokrywających mury miast francuskich. Cóż to za napisy? Ano, pisze się tak: Ami go home... but only by PAA". To znaczy — Amerykanie — wynoście się do domu... ale tylko liniami lotniczymi Pan American Airways.



Naturalnie nikt we Francji, wyjąwszy zaprzedany Amerykanom rząd, nie ma co do tego najmniejszych zastrzeżeń. Niech się wynoszą, aby jak najprędzej, a jak — to już ich sprawa.

Swoją drogą, podany wyżej za Agencją Reutera fakt doskonale charakteryzuje potęgę amerykańskiej reklamy. Pan-American Airways nie przypuszczają z pewnością, jak walnie przyczyniła się ona do wzmocnienia autorytetu amerykańskich okupantów w Europie zachodniej...

Byłoby jednak stosowniej zawrzeć ją w następujących słowach: Amerykanie, wynoście się do domu tylko liniami PJC (Póki Jesteście Cali)...

(krz)

AS LOTNICTWA USA ZESTRZELONY NAD TERYTORIUM CHIN

Agencja Nowych Chin doniosła, że w dniu 23 stycznia lotnictwo chińskie zestrzeliło jeden z czterech samolotów amerykańskich typu „F-86", które wtargnęły do obszaru powietrznego Chińskiej Republiki Ludowej w rejonie powiatu Kuandiang w prowincji Liaotung.

W okresie dwóch ostatnich tygodni jest to już drugi samolot amerykański zestrzelony nad obszarem Chińskiej Republiki Ludowej.

Pilot samolotu — podpułkownik Edwin Lewis Heller — dowódca 16 eskadry 51 pułku V dywizji lotniczej Stanów Zjednoczonych wyskoczył ze spadochronem i został wzięty do niewoli.

Agencja Reutera twierdzi, że E. Heller jest znanym asem lotnictwa amerykańskiego z czasów drugiej wojny światowej.

MŁODY Lotnik

Nr 7 Rok I

EDMUND STANIEWSKI, kpt.

BŁĘDY I OSIĄGNIĘCIA III ZAWODÓW MIĘDZYOKRĘGOWYCH

III Zawody Międzyokręgowe nie przyniosły oczekiwanych wyników, zwłaszcza w kategorii modeli o napędzie odrzutowym. W kategorii tej już od dłuższego czasu uspakajamy się, jak pokazał cały szereg imprez, nieuzasadnionym optymizmem. Jednakże w Łodzi startować miały również modele z silnikami tłokowymi 2,5 cm³, 5 cm³ i 10 cm³. I w tych, zdawałoby się już opanowanych przez naszych modelarzy kategoriach, nie osiągnięto żadnych zasługujących na podkreślenie wyników. Jakie więc były przyczyny niepowodzeń na korcie łódzkim, gdzie leżą źródła nieudanych startów?

Jest ich bardzo wiele i można je podzielić na dwie grupy: pierwsza to zastarzałe błędy naszego małego lotnictwa, druga to specyficzne warunki w jakich odbywały się zawody tj. zima i pokryty śniegiem kort.

Mając na uwadze zbliżające się zawody w Zakopanem (19 — 22 lutego br.) Komisja Sportowa ARP szczególnie drobiazgowo analizowała braki zawodów łódzkich, aby zarówno zawodnikom jak i kierownictwu Okręgów Ligi Lotniczej wskazać na istotne przyczyny niepowodzeń i wytyczyć środki do ich uniknięcia w przyszłości.

Do kategorii starych błędów zaliczyć należy niechęć i brak zainteresowania ze strony zawodników, a ze strony kierowników ekip lekceważący stosunek do dokumentacji wymaganej regulaminem. Jako przykład konkretny służy fakt, że na pięć ważonych modeli odrzutowych przez Komisję Sportową Zawodów żaden z modeli nie posiadał ciężaru wpisanego do dokumentów przez zawodnika. A przecież w tej kategorii startowali starzy doświadczeni zawodnicy jak kol. Zawal z Poznania, kol. Haniszewski z Łodzi, kol. Bazylewicz z Krakowa i inni. Stosunek ten musi ulec radykalnej zmianie, gdyż im troskliwiej będzie przygotowana dokumentacja tym mniej będzie wątpliwości i niedopracowań w samym modelu i jego przygotowaniu do startu.

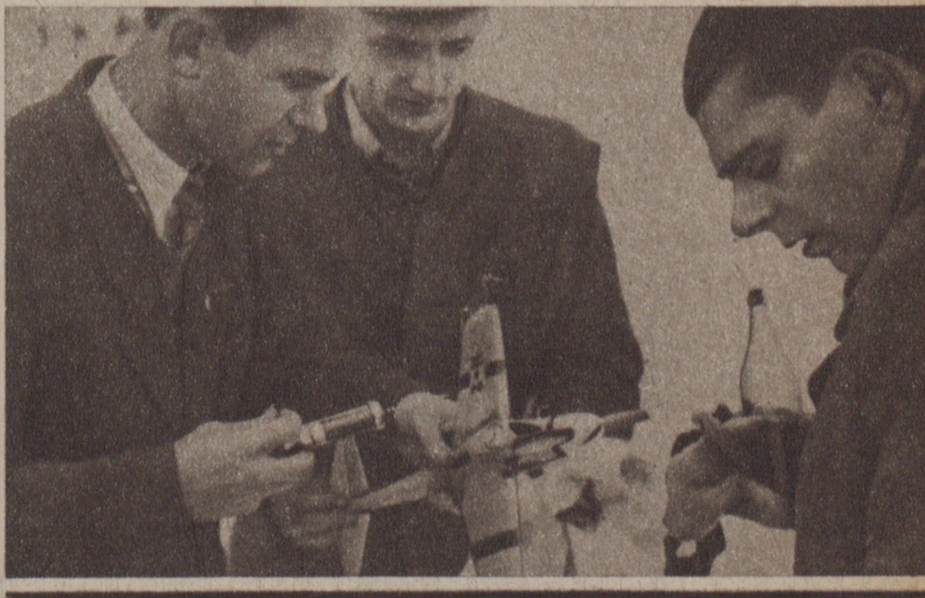
Drugim z tej grupy niedociągnięciem jest nieprzygotowanie się przez niektórych zawodników w ogóle do startu. Znalazło to swoje odbicie w braku linek sterowniczych u szeregu zawodników. Winę za taki stan ponosi kierownictwo Okręgów, a przede wszystkim kierownicy sekcji modelarskich, którzy nie zawsze zadają sobie trud sprawdzenia przygotowania zawodników do zawodów. W konsekwencji pociąga to za sobą przedłużenie startów, nieporozumienia między zawodnikami itp. Ażeby wciągnąć zawodników do obowiązku stawania do zawodów w pełni przygotowanym, należy na wszystkich zawodach wprowadzić i systematycznie kontrolować zasadę, że każdy zawodnik przedstawia Komisji Sportowej linki sterowe (odpowiedniej długości) wraz z modelem przed rozpoczęciem zawodów.

Do grupy starych błędów należy zaliczyć jeszcze jeden, który ciąży na naszym modelarstwie, który można by określić jako „zarozumialstwo zawodowe". Postaram się wykazać na przykładzie z zawodów łódzkich, na czym ono polega. Otóż model o napędzie odrzutowym jednego z zawodników łódzkich po odrzuceniu podwozia wyskakuje w górę, nie osiąga linii lotu poziomego, w pewnym momencie wyskakuje jeszcze wyżej, gwałtownie nurkuje i oczywiście — rozbija się. Jakie są tego przyczyny bezpośrednie? Otóż, model został źle wyważony, miał za duży kąt natarcia skrzydeł, oderwały się w pewnym momencie strugi powietrza i nastąpił gwałtowny lot nurkowy. A przyczyna pośrednia? to przede wszystkim braki w teoretycznym przygotowaniu zawodnika, nieznajomość teorii lotu, brak doświadczenia w tej kategorii modeli, nieopanowanie techniki pilotowania modelu o napędzie odrzutowym.

Czy chcemy przez to powiedzieć, że budowanie modeli odrzutowych należy tylko do najlepszych modelarzy, do wąskiej garstki kadrowiczów? Nie, ale musimy bardzo głośno mówić, że teoria bez praktyki nic nie jest warta, tak samo jak praktyka bez teorii. Dlatego go modelarstwa, a wręcz odwrotnie powoduje masę rozczarowań.

Druga grupa przyczyn — to specyficzne warunki zimowe w jakich odbywały się zawody. I właśnie dlatego, że odbyły się zimą, w odmiennych warunkach atmosferycznych, nie na gładkiej asfaltowej bieżni lub korcie, pokazały szereg poważnych błędów, których ujawnienie pozwoli na zwrócenie uwagi kadry instruktorskiej na sprawę latania modeli zimą.

Nie ulega wątpliwości, że latać można, gdyż potwierdziły to zawody łódzkie. Ale pokazały one również i to, że ażeby latać na zawodach w zimie, na-



Najlepsze chęci zawodników startujący Łodzi zmroziła pogoda i zmęczył śnieg. Małe modele przystosowane do startu z lustrzanych bieżni wykładanych posadzką parkietową zawodziły przy starcie polowym z klepiska śniegowego. Nawet nie podgrzane paliwo tężało na mrozie, jak to dokładnie widzimy na powyższym zdjęciu. Foto: I.I.

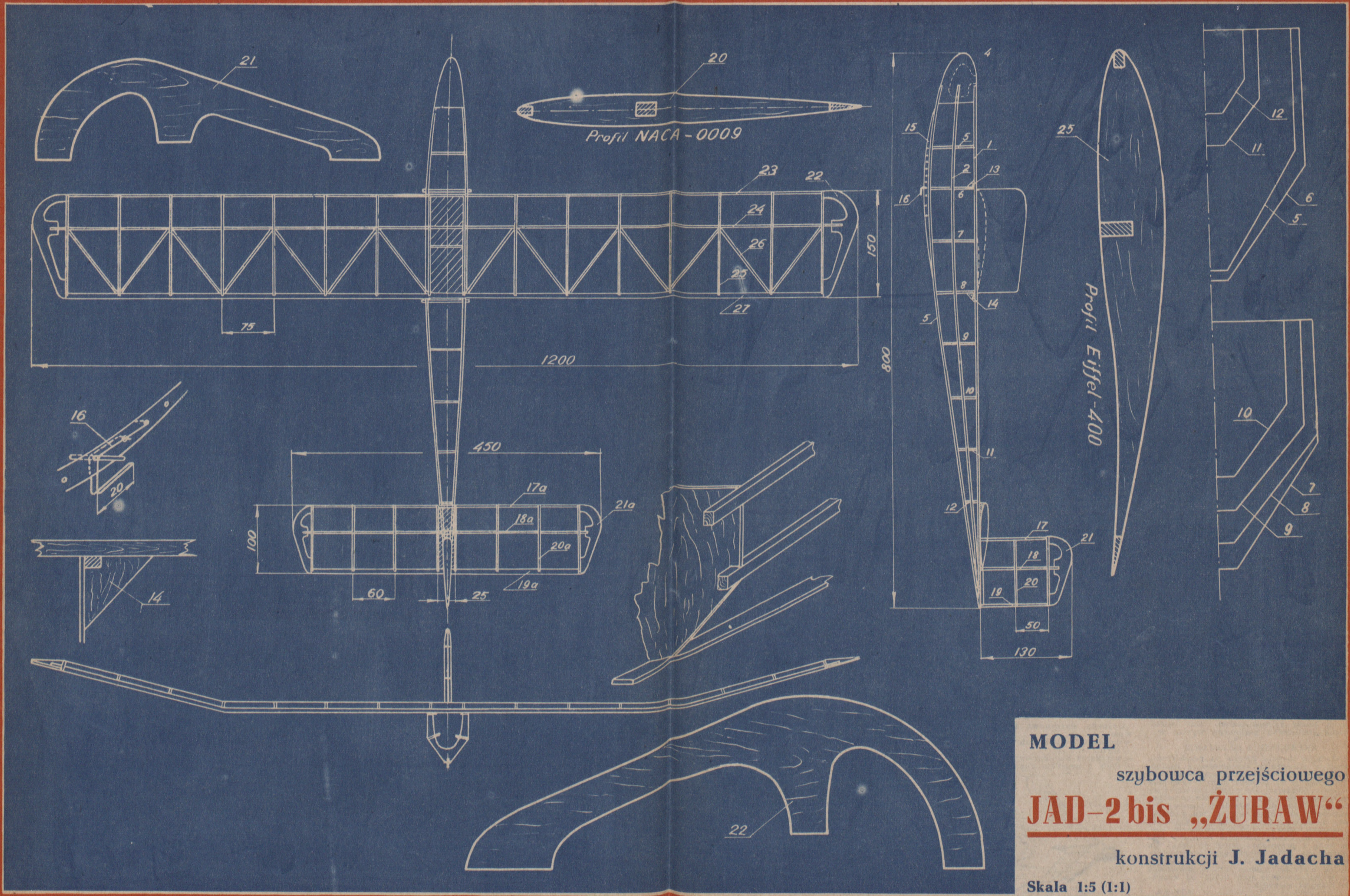
należy zwrócić się frontem do teorii, przyswajać ją, a unikniemy szeregu przykrych niespodzianek na skutek zawodu ze strony „ptasiego instynktu". Wyniki naszych modeli będą wtedy konkretnymi wynikami osiągniętymi przez nas w opanowaniu teorii i praktyki.

I jeszcze jedna uwaga. Wydaje się, że szereg modelarzy po osiągnięciu przeciętnych wyników w pracy nad modelami mniej skomplikowanymi przeskakuje od razu do budowy modeli skomplikowanych, wymagających poważnych obliczeń teoretycznych i szeregu prób. I tu również leży przyczyna niepowodzeń modeli na zawodach łódzkich. Kierownicy modelarni powinni zwrócić szczególną uwagę na to zagadnienie i odpowiednio wiążąc z teorią — stopniować zadania dla modelarzy, a unikać zbytniej ostrożności, ale nie powodować zbyt gwałtownych przeskoków, gdyż nie przyczynia się to wcale do podniesienia poziomu nasze-

leży w takich samych lub najbardziej zbliżonych warunkach oblatywać modele przygotowując się do zawodów. Trzeba stwierdzić, że większość modeli na łódzkich zawodach była niedostatecznie oblatana w warunkach zimowych. Dla potwierdzenia należy przytoczyć choćby fakt stosowania zbyt małych średnic kółek przy podwoziach, nieuznawanie płóz lub nart zamiast kółek, zbyt lekkie podwozia. W efekcie — kapotaże modeli, złamania śmigieł, nieudane starty. Niedostatecznie również przygotowano paliwo do silników — w niskiej temperaturze tężało ono i silnik nie pracował.

Dla opanowania tych zagadnień należy we wszystkich ośrodkach modelarskich wprowadzić próby oblatywania modeli na uwięzi w warunkach zimowych, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień podwozia i paliwa. Tylko w ten sposób drogą systematycznej pracy opanujemy sztukę latania w wa-

(cd. na str. 106)



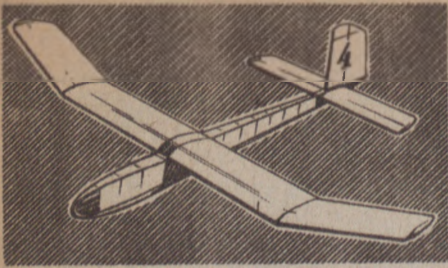
MODEL

szybowca przejściowego

JAD–2 bis „ŻURAW"

konstrukcji **J. Jadacha**

Skala 1:5 (1:1)



JAK WYKONAĆ MODEL SZYBOWCA JAD–2 bis „ŻURAW"

(opis do planu na str. 104—105)

Wykonanie modelu „Żuraw" zostało pomyślane jako następny etap szkolenia modelarskiego po wykonaniu szybowca szkolnego. Prostota budowy, łatwość regulacji i dobre wyniki kwalifikują go doskonale do tego celu. „Żuraw" w każdych warunkach atmosferycznych ma przeciętny czas lotu 60 sekund. Najlepszy wynik wynosił 8,5 min. uzyskany w atermicznych warunkach. Prototyp modelu wykonał bez poważniejszych uszkodzeń około 150 startów. Zbudowany jest całkowicie z materiałów krajowych.

BUDOWA KADŁUBA

Budowę kadłuba rozpoczynamy od wycięcia wszystkich wręg (5—12) ze sklejki grubości 1 mm. Następnie wykonujemy grzybek (4) z klocka lipowego. Grzybek sklejamy z dwóch kawałków drewna, przedtem wycinając w nich komorę na śrut do wyważenia. Składanie kadłuba rozpoczynamy od przymocowania na desce dwóch górnych podłużnic (1) według rzutu modelu z góry. Są to listwy sosnowe o wymiarach 3 x 5 mm. Następnie ustawiamy wręgi i doklejamy podłużnice boczne (2) również 3 x 5 i dolną (3) o wymiarze 3 x 10 mm. Wklejamy grzybek, wpuszczając weń końce podłużnic kadłuba. Przed sklejeniem rozcinamy jeszcze dolną podłużnicę wzdłuż aż do wręgi nr 8. W powstałą szparę wkleimy płozę ze sklejki grubości 1 mm. Płoza posiada szereg otworów służących do umocowania przesuwnego haczyka do holu. Wklejamy teraz kołki do umocowania skrzydła (13) i doklejamy trójkąty ze sklejki (14), służące do przyklejenia pokrycia. Wierzch kadłuba między wręgami 6 i 8 oklejamy kartonem, bo tam będzie leżało skrzydło.

BUDOWA SKRZYDŁA

Na początku wycinamy 16 żeber (25) oraz 2 łuki na końce skrzydeł (22) ze sklejki grubości 1 mm. Teraz składamy skrzydło na desce, dając krawędź natarcia 4 x 5 mm, dźwigar 4 x 10 mm i krawędź spływu 3 x 10 mm i zalewamy miejsca połączeń klejem. Po wyschnięciu kleju nadcinamy krawędzie i dźwigar w miejscu podgięcia i podnosimy końce skrzydeł na 75 mm do góry. Dla umocnienia oklejamy w tym miejscu dźwigar skrawkami sklejki 1 mm, a krawędzie kawałkami płótna. Teraz wklejamy usztywnienia (26) z listewek 2 x 3 mm, według rysunku. Na samym końcu oklejamy środkową część skrzydła kartonem, w celu wzmocnienia (pole zakreskowane na rysunku).

BUDOWA STATECZNIKÓW

Stateczniki wykonujemy analogicznie jak skrzydło. Wymiary elementów: krawędź natarcia 4 x 3 mm; dźwigar 6 x 4 mm; krawędź spływu 3 x 8 mm. Żebra i łuki ze sklejki grubości 1 mm. Środkową część statecznika poziomego również oklejamy kartonem (część zakreskowana). Kąt nastawienia statecznika poziomego wynosi 0°.

SKŁADANIE I OKLEJANIE

Składanie modelu polega na przyklejeniu najpierw statecznika poziomego, a następnie statecznika pionowego do kadłuba. Przywiązujemy je za pomocą nitki i zalewamy klejem, uważając, aby stateczniki były względem siebie ustawione ściśle prostopadle i poza tym, aby statecznik poziomy był równoległy do górnej powierzchni kadłuba. Cały model oklejamy mocnym papierem z gatunku „Jawa" lub też papierem tzw. sulfitowym. Całość pokrycia zwilżamy lekko wodą i przymocowujemy do deski dla wyschnięcia. Po wyschnięciu umocowujemy skrzydło do kadłuba za pomocą gumy. Środek ciężkości modelu winien znajdować się w odległości 60 mm licząc od krawędzi natarcia skrzydła.

JOT-KA

BŁĘDY I OSIĄGNIĘCIA III ZAWODÓW MIĘDZYOKRĘGOWYCH

(dok. ze str. 103)

runkach zimowych. Szczególnie ważne są te zagadnienia dla zawodników, którzy będą startować w zawodach zakopiańskich.

I jeszcze jedna sprawa, dotycząca samych zawodników — to sprawa postawy sportowej, która szczególnie ostro wystąpiła na zawodach łódzkich w krańcowo różnych odmianach. Przykładem prawdziwego sportowca był kol Henryk Zawal z ZOLL Poznań, który pomimo trzykrotnych poważnych uszkodzeń modelu za każdym razem go naprawiał i stawał na start. Odwrotnym przykładem niesportowego zachowania był kol. Tworus z ZOLL — Łódź, który resztki swego modelu po nieudanym locie wrzucił na oczach widzów i zawodników do palącego się koksownika. Postępowanie kol. Tworusa było niewłaściwe, niegodne prawdziwego sportowca umiejącego nie tylko wygrywać ale i przegrać.

Modelarstwo jest tą dziedziną, w której uczymy się dobrych i szlachetnych cech, które później w przyszłości przeniesiemy do naszej pracy zawodowej i dlatego obowiązkiem naszym jest wychowywać się w duchu szlachetnego współzawodnictwa o pierwszeństwo, a nie w atmosferze „chuligaństwa modelarskiego".

Na zakończenie kilka uwag o organizacji samych zawodów. Należy stwierdzić, że zawody poza drobnymi niedociągnięciami, do najważniejszych z nich należy zaliczyć nieoczyszczenie całego kortu ze śniegu, co w poważnym stopniu utrudniało starty modeli — były dobrze przygotowane przez ZOLL — Łódź. Należy również mocniej wykorzystać imprezy tego rodzaju jako propagandę lotnictwa w ogóle, a w szczególności modelarstwa poprzez zorganizowanie wycieczek młodzieży szkolnej, Kół Ligi Lotniczej itp.

Podsumowując należy stwierdzić, że zawody łódzkie, choć nie przyniosły spodziewanych wyników, to jednak postawiły przed nami jaskrawo szereg istotnych dla rozwoju modelarstwa zagadnień, co należy traktować co najmniej na jednym poziomie ze sprawą wyników. Pozwolą one kierownictwu i modelarzom wyciągnąć właściwe wnioski z korzyścią dla dalszego rozwoju naszego małego lotnictwa.

EDMUND STANIEWSKI, kpt.



Modelarze z coraz większym zainteresowaniem odnoszą się do budowy modeli redukcyjnych. Na zdjęciu — Izydor Kuncewicz (Gdańsk) przygotowuje model redukcyjny P - 11 do lotu.
Foto: LL — Koszewski

MODELARZOM W ODPOWIEDZI

Jeremi Włodarczyk — Kalisz. Wielkość wzniosu skrzydeł modelu szybowca „Kalisz" podanego w końcowych numerach rocznika 1952 roku znajdziecie na bocznym rzucie kadłuba. Wysokość odmierzycie posługując się załączoną skalą. (24).

O. Bożejko z Wrocławia nadesłał plan szybowca do działu „Co budują modelarze". Materiał Wasz wykorzystamy. (28).

Władysław Strachanowski z Wągrowca chciałby zbudować model CWS-30 konstr. W. Cichego. O plan modelu prosimy zwrócić się do Władysława Cichego — Szczecin, Pałac Harcerza (31).

Kol. Kelm Karol z Żar k/Żagania prosi o odpowiedzi na nadesłane 6 pytań. Oto odpowiedzi:

1) „ABC", „Muchę", „Kaczkę" i „Jastrzębia" oblatywał w czasie lotów fabrycznych w Bielsku znany Wam osobiście pilot Piotr Mynarski.

2) Średnia szybkość opadania spadochronu waha się około 5 m/sek.

3) Warunki uzyskania odznaki modelarskiej są następujące:

Odznaka I stopnia:
- ukończenie kursu modelarskiego I stopnia
- uzyskanie lotu modelu szkolnego szybowca o czasie 60 sek. z holu o max. dł. 60 m.

Odznaka II stopnia:
- ukończenie kursu modelarskiego II stopnia,
- uzyskanie na własnych modelach czasu lotu szybowca kadł. 3 min. i modelu kadłubowego z nap. gumowym — 60 sek.

Odznaka wyczynowa z wiankiem brązowym:
- uzyskanie 10-minutowego lotu modelu szyb.,
- uzyskanie 5-minutowego lotu modelu kadłub. z napędem gumowym



albo
- uzyskanie 10-minutowego lotu modelu szyb.,
- uzyskanie 10-minutowego lotu modelu siln.

albo
- ustanowienie rekordu krajowego.

Odznaka wyczynowa z wiankiem srebrnym:
- uzyskanie 20-min. lotu modelu szybowca,
- uzyskanie 10-min. lotu modelu z napędem gumowym,
- uzyskanie 5-kilometrowego przelotu modelu siln.

albo .
- uzyskanie 20-min. lotu modelu szybowca,
- uzyskanie 20-min. lotu modelu z napędem siln.
- uzyskanie 5-kilometrowego przelotu modelu szybowca lub modelu z napędem silnikowym

albo
- ustanowienie rekordu międzynarodowego.

Odznaka wyczynowa z wiankiem złotym:
- uzyskanie 30-min. lotu modelu szybowca
- uzyskanie 20-min. lotu modelu z napędem gum.

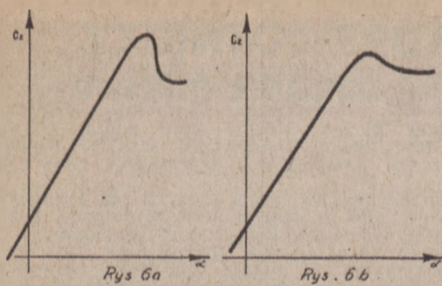
albo
- uzyskanie 30-min. lotu z napędem gum.
- uzyskanie przez model szybowca lub z napędem silnikowym wysokości 1000 m.
- uzyskanie przez model szybowca lub z napędem silnikowym przelotu 10 km.
- uzyskanie przez model pokojowy (mikromodel) czasu lotu 5 minut.

4) Szczegóły działania automatu do wyprowadzania z lotu nurkowego bombowca „Peszka" nie są nam znane.

5) Silniczków „SIM 2 b" w handlu nie ma.

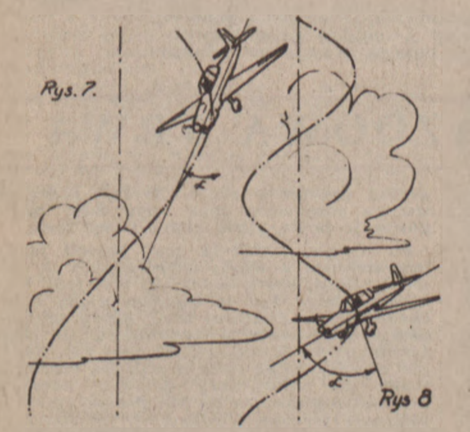
6) Brakujący Nr. „SIMu" otrzymacie w Sekcji Propagandy ZG LL, Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Za pozdrowienia dziękujemy. Życzymy Koledze możliwości powrotu do przerwanej nauki techniczno-lotniczej.



Własności autorotacyjne samolotu zależą od przebiegu oderwania strug na profilu (Rys. 6 a, b) i od kształtu skrzydła. Skrzydło o profilu, przedstawionym na Rys. 6a, łatwiej wchodzi w autorotację, niż skrzydło o profilu przedstawionym na Rys. 6b.

Zjawisko autorotacji jest na ogół niekorzystne i konstruktorzy samolotów nieakrobacyjnych starają się możliwie ograniczyć zakres kątów i zmniejszyć prędkość autorotacji. W tym celu daje się skrzydła, skręcone geometrycznie i aerodynamicznie (przez zmianę profilów wzdłuż rozpiętości), osiągając w ten sposób najpierw oderwanie na profilach środkowych skrzydła; autorotacja następuje wówczas dopiero przy gwałtowniejszym wprowadzeniu samolotu (przy większej prędkości kątowej).



AUTOROTACJA 2

Czasem, w celu zmniejszenia prędkości autorotacji, zaostrza się krawędzie natarcia profilów przy kadłubie, uzyskując w ten sposób oderwanie w pobliżu kadłuba, lub stosuje się specjalne szczeliny.

Jak już wspomnieliśmy, zjawisko autorotacji występuje np. przy korkociągu, którym obecnie zajmiemy się bliżej.

Korkociągiem nazywamy ruch samolotu (połączony z autorotacją) po spirali o kącie toru kilku stopni do osi pionowej i promieniu od 0,5 do 10 m, przy kątach natarcia od 20⁰ do 80⁰.

Korkociąg przy mniejszych kątach natarcia nazywamy (z uwagi na położenie kadłuba) korkociągiem stromym, a korkociąg o bardzo dużych kątach natarcia — płaskim. Korkociąg stromy, częściej spotykany w praktyce, odbywa się z mniejszą prędkością kątową (czas wykonywania jednej zwitki wynosi parę sekund); wyprowadzenie z tego rodzaju korkociągu odbywa się przez zmniejszenie kąta natarcia, uzyskane wychyleniem w dół steru wysokości (w ten sposób samolot wychodzi poza zakres kątów natarcia, w którym możliwa jest autorotacja), a następnie, przez wychylenie steru kierunku, przeciwnie do kierunku obrotu.

Wskutek powiększania prędkości kątowej podczas autorotacji powstaje często moment, powodujący zmianę położenia samolotu w pozycję bardziej poziomą. Samolot przechodzi wówczas do korkociągu płaskiego (Rys. 8).

Bardzo duże kąty natarcia w takim korkociągu powodują zaburzenia na usterzeniu, zmniejszające jego skuteczność do tego stopnia, że wychyleniem steru nie można wyprowadzić samolotu z korkociągu. Duże przyspieszenie w tym przypadku (zwitka korkociągu wykonywana jest w ciągu ułamka sekundy) może doprowadzić do katastrofy. Sposobem wyprowadzenia samolotu z takiego korkociągu jest zmniejszenie prędkości obrotu przez odpowiednie wychylenie steru kierunku, co powoduje zaniknięcie momentu, ustawiającego samolot w pozycji bardziej poziomej; samolot powraca więc do stromego korkociągu, z którego można już wyprowadzić go przy pomocy steru wysokości.

mgr inż. JAN ROŚCISZEWSKI

LATAMY

W czwartym numerze SiM-u omówiliśmy nasz dorobek wyczynowy w dziedzinie rekordowego przelotu otwartego i docelowego. Dzisiaj zajmiemy się postępem wyników w krajowych rekordach przelotu docelowo-powrotnego.

Rok 1939 zostawił nam w tej konkurencji bardzo ubogą spuściznę, wyrażającą się wynikiem 106 km. Była to pozycja pilota Iwanowa, jedyna zresztą w ówczesnej tabeli, bo ani w kategorii II, ani w kategorii I — kobiecej żadnych rekordów w przelocie docelowo-powrotnym nie było. Nieśmiały atak na tę zaniedbaną konkurencję przypuściła w roku 1948 Kempówna, ustalając skromną odległość 54 km pierwszy rekord kobiecy, ale dopiero rok 1950 przyniósł zasadnicze zmiany w tej dziedzinie.

Pionierami byli piloci Aeroklubu Śląskiego. Makula na szybowcu jednomiejscowym, a Zając z Olesiem (później z Szałapskim) na szybowcu dwumiejscowym, w przeciągu krótkiego czasu dwukrotnie poprawiają rekord, osiągając, obaj na tych samych trasach, wyniki — najpierw 121 km, a potem 221 km. Wprawdzie w kategorii I w tym samym jeszcze sezonie Zientek podwyższa rekord do 232 km, a z początkiem roku 1951 Bitner uzyskuje poważny wynik 316 km, ale wkrótce potem rekord wraca znów do Aeroklubu Śląskiego, gdyż Kopernok wykonuje piękny docel powrotny na trasie Katowice — Kielce — Katowice osiągając odległość 370 km. Natomiast w kategorii II rekord Zająca utrzymuje się przez dwa lata i dopiero w roku ubiegłym poprawia go Baranowski z Żyłką wynikiem 251 km.

W konkurencji żeńskiej podniosła rekord do 70 km w roku 1950 Wlazłówna, ale zaraz w następnym sezonie pobiła swój własny wyczyn wynikiem 248,45 km, który stanowi w tej chwili także aktualny kobiecy rekord międzynarodowy. Puste przez 6 lat miejsce tabeli w kategorii II — kobiet, zapełniła dopiero w ubiegłym roku Szemplińska z Kucharską, osiągając odległość 164,6 km i zdobywając tym wynikiem również kobiecy rekord międzynarodowy.

Tak więc mamy w tej chwili wszystkie pozycje przelotu docelowo-powrotnego w tabeli zapełnione. Nie oznacza to jednak, że dają nam one prawo do zadowolenia i przysłowiowego spoczynku na laurach. Przede wszystkim kobiecy rekord w kategorii II, jakkolwiek nawet międzynarodowy, jest wynikiem bardzo miernym i wymaga jak najszybszego poprawienia, jeżeli chcemy w ogóle utrzymać go jako międzynarodowy. O ile nie dopilnują tego pilotki nasze, wyręczą je w najbliższym czasie na pewno koleżanki — szybowniczki radzieckie.

Również pozostałe wyniki rekordowe należałoby w bieżącym sezonie intensywnie zaatakować, gdyż poprawienie ich mieści się doskonale tak w granicach państwa, jak i w granicach możliwości naszych wyczynowców. Potrzeba tylko trochę woli, uporu i zacięcia sportowego, a tego przecież nie braknie na pewno.

„330"

ROZWÓJ REKORDÓW W PRZELOCIE DOCELOWYM

Rok	Kategoria I		Kategoria II	
	krajowe	kobiece	krajowe	kobiece
1939	304 km Iwanow — 1939 r.	133 km Modlibowska — 1937 r.	—	—
1946	—	—	—	—
1947	—	—	—	—
1948	—	—	—	—
1949	—	—	—	—
1950	413 km Adamek	—	112 km Zając—Dąbski	—
1951	—	158 km Zalewska	242 km Wiliński — Nikiel 330 km Rossa — Chałubek 511, 61 km Pawlikiewicz — Pakielewicz	123 km Wlazło — Konopka 158 km Szemplińska — Konopka
1952	547, 5 km Kirakowski 508 km Zydorczak R.	305 km Zajączkowska 320 km Nehay	—	—

Tabela uzupełniająca omówienie rozwoju rekordów w przelocie docelowym, zamieszczone w n-rze 4 SiM-u.

Telegramy listy pozdrowienia

Na Zjazd szereg Okręgów Ligi Lotniczej, Oddziałów, kół, modelarni jak również — indywidualnie czytelników i korespondentów czasopism lotniczych, nadesłało listy i telegramy z pozdrowieniami i życzeniami pomyślnych obrad.

Oto niektóre z listów i telegramów:

TELEGRAM Z POZNANIA

I Krajowy Zjazd Czytelników - Korespondentów Prasy Lotniczej.

Warszawa

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu życzy Pierwszemu Krajowemu Zjazdowi Czytelników — Korespondentów Prasy Lotniczej owocnych obrad dla dobra lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

ZOLL — Poznan

*

LIST Z SOSNOWCA

Prezydium I-go Krajowego Zjadu Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej.

Warszawa

Doceniając znaczenie prasy lotniczej w dziele popularyzacji lotnictwa wśród szerokich mas społeczeństwa, a w szczególności wśród młodzieży, życzymy w imieniu członków Zarządu i pracowników Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Sosnowcu, w imieniu członków Komitetu Budowy Wieży Spadochronowej i Miasteczka Lotniczego w Sosnowcu oraz w imieniu wszystkich aktywistów i szerokich mas członkowskich Ligi Lotniczej z terenu miasta Sosnowca, pomyślnych obrad I-mu Krajowemu Zjazdowi Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej.

Wszyscy zainteresowani sprawami lotnictwa będą widzieć zawsze w naszych czasopismach lotniczych, swych doradców i przewodników na drodze do osiągnięcia jak najwyższych kwalifikacji lotniczych.

Nasze czasopisma lotnicze, tak jak dotychczas, wytyczać nam będą kierunek pracy organizacyjnej także w dalszym okresie, w oparciu o wielkie doświadczenie Lotnictwa Związku Radzieckiego, co pozwoli nam wychować nowe kadry młodych modelarzy, pilotów szybowcowych i silnikowych oraz skoczków spadochronowych — przyszłych strażników naszych granic powietrznych. Cenne uchwały i wytyczne Zjazdu niech dotrą w teren i niech służą z korzyścią w naszej codziennej pracy dla dobra Lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Za Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu
(—) Fr. Litewka (—) E. Stępień

*

W czasie obrad Zjazdu przybyła na salę delegacja lotniczej młodzieży warszawskiej, która pozdrowiła uczestników Zjazdu:

DRODZY TOWARZYSZE!

W imieniu młodzieży warszawskiej zrzeszonej w kołach Ligi Lotniczej, w modelarniach lotniczych oraz aeroklubie — gorąco i serdecznie pozdrawiam I Krajowy Zjazd Czytelników - Korespondentów Prasy Lotniczej. Pragnę tu taj na Zjeździe dać wyraz uczuciu wielkiej wdzięczności warszawskiej młodzieży dla kolektywu redakcyjnego „Skrzydlatej Polski" oraz „Skrzydeł i Motoru".

Młodzież warszawska dużo ma do zawdzięczenia Redakcji Czasopism Lotniczych, która daje z siebie wszystko, by jak najjaśniej pokazać swym czytelnikom rozwój lotnictwa sportowego w Polsce, która uczy nas jak za przykładem młodzieży radzieckiej zorganizowanej w DOSAAF mamy budować ludowe skrzydła pokoju.

Życzymy Zjazdowi sukcesów! Życzymy Redakcji Czasopism Lotniczych nowych, jeszcze wspanialszych osiągnięć w dziele wychowania i mobilizacji młodzieży do zaszczytnej służby w lotnictwie.

Niech żyje nasz ukochany Wódz i Nauczyciel Towarzysz Bolesław Bierut!
Niech żyje Związek Młodzieży Polskiej sprawujący szefostwo nad lotnictwem!
Niech żyje Ludowe Lotnictwo Polskie!

WIELKI KONKURS LOTNICZY

NASZE SKRZYDŁA W OBRONIE POKOJU

W przeddzień Zlotu Młodych Przodowników Zarząd Główny ZMP podjął uchwałę o objęciu przez organizację szefostwa nad lotnictwem. Głęboki jest sens tej uchwały. Młodzież idzie w pierwszym szeregu ofiarnych, nieugiętych budowniczych jutra i obrońców naszej Ojczyzny.

Nie pozwolimy nigdy i nikomu na zniszczenie owoców pracy naszych rąk i umysłów — na unicestwienie naszych marzeń o pięknie życia w ojczyźnie socjalistycznej. Dlatego zgłosiliśmy gotowość obrony pokoju i naszej niepodległości. Dlatego pracujemy z coraz większym oddaniem i ofiarnością — wiemy, że pracą swą wzbogacamy nasz kraj, podnosimy jego obronność, a tym samym umacniamy siły pokoju. Pracujemy dla pokoju — i pokój ten potrafimy obronić. Tę naszą wolę i postawę wyraziła uchwała ZG ZMP o szefostwie nad lotnictwem.

Co dzień wzmacniamy więzy, łączące nas z lotnictwem ludowym. Zgłaszamy się do szkół lotniczych. Realizujemy hasło rzucone w dniu ogłoszenia uchwały: „Zetempowcy — na samoloty". Bierzemy udział w pracach aeroklubów i kół Ligi Lotniczej. Realizujemy szefostwo nad lotnictwem. W naszej pracy mamy już pierwsze wyniki.

ZARZĄD GŁÓWNY ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ i REDAKCJA „POKOLENIE"

ogłosiły Wielki Konkurs na najlepiej opracowaną gazetkę ścienną o tematyce lotniczej:

JAK WASZE KOŁO REALIZUJE UCHWAŁĘ O SZEFOSTWIE NAD LOTNICTWEM

Do udziału w konkursie zostały zaproszone:
- wszystkie koła ZMP
- koła ZMP w jednostkach wojsk lotniczych
- świetlice, Domy Harcerza, Młodzieżowe Domy Kultury itp.
- koła i aerokluby Ligi Lotniczej.

Gazetki lotnicze na konkurs nadsyłajcie do dnia 1 marca 1953 roku na adres redakcji „Pokolenie", Warszawa, Wiejska 17.

NAGRODY:

I Nagroda — radioodbiornik „AGA";
dwie II nagrody Ligi Lotniczej — radioodbiornik „Pionier" i adapter;
dwie III nagrody — komplet ping-pongowy i komplet do siatkówki;
oraz dziesięć nagród w postaci kompletów książek o tematyce lotniczej.

DYSKUSJA ZJAZDOWA TRWA

Poniżej zamieszczamy kilka fragmentów wypowiedzi z dyskusji na I Krajowym Zjeździe Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej, który odbył się 25 stycznia br. Ponieważ dyskusja zjazdowa ze względu na ograniczony czas narady, została skrócona i nie wszyscy Czytelnicy, korespondenci i współpracownicy zdążyli zabrać głos, pragniemy dyskusję tę kontynuować dalej na łamach naszego tygodnika zapraszając w niej do udziału nie tylko uczestników Zjazdu ale wszystkich Czytelników SiM-u, pragnąc aby wypowiedzieli się oni na temat żywotnych spraw tyg. „Skrzydła i Motor" zarówno co do treści — poziomu czasopism jak i szaty graficznej oraz roli jaką spełnia, a jaką spełnić powinno w lotnictwie sportowym i cywilnym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Wierzymy, że dyskusja zjazdowa na łamach SiM-u obejmie szeroki krąg Czytelników i przyczyni się do lepszej pracy czasopism lotniczych. Czytelników „Skrzydlatej Polski" zawiadamiamy, że analogiczna dyskusja rozpocznie się w nr. 3 (marzec) z br.

(red)

WŁADYSŁAW KÓŁECZKO — Stalowa Wola

„...Zastanawiając się często nad rolą SiM-u w życiu młodzieży lotniczej muszę stwierdzić, że pismo to było i jest dużą pomocą w szkoleniu w kołach LL. Do ujemnych objawów zaliczyłbym przede wszystkim zły kolportaż czasopism przez „Ruch", który dostarcza stanowczo zbyt małą ilość egzemplarzy w teren, gdzie SiM-u wciąż brak.

Po drugie, redakcja zbyt powoli jeszcze interweniuje u władz zwierzchnich w sprawie krytyki, która nadchodzi z terenu. Przykładem może być tu budowa wieży spadochronowej w Stalowej Woli, kiedy załatwialiśmy dokumentację techniczną w Dziale Lotniskowym Zarządu Głównego LL. Redakcja zamieszczająca listy krytyczne często nie śledzi do końca, czy notatka, względnie artykuł doprowadza do jakichś pozytywnych zmian w terenie. Uważam, że powinna ona poinformować swoich korespondentów, jak mają postępować w wypadku, gdy interwencja nie znajduje należytego oddźwięku w terenie..."

TADEUSZ RUSEK — Wrocław

„...Redakcja czasopism lotniczych powinna zorganizować wymianę szybowników polskich z pilotami Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. Powinna ona także zamieszczać w SiM-ie więcej wiadomości o szybownictwie państw kapitalistycznych, aby nasi piloci orientowali się w poziomie i w postępie szybownictwa na świecie. Umożliwi to porównanie naszych osiągnięć w szybownictwie i zmobilizuje naszych pilotów do bicia coraz to nowych i lepszych rekordów międzynarodowych..."



Marek Januszewski (Starogard) poruszył wiele istotnych spraw na Zjeździe.
Foto: LL



Pilot Zbigniew Rawicz z Katowickiego ALL.
Rys T Marczewski



Głos w dyskusji zabiera Władysław Wółeczko ze Stalowej Woli.
Foto LL

Spotkania na Zjeździe

Wśród wielu aktywnych korespondentów i współpracowników SiM-u tylko jeden wystąpił podczas dyskusji w imieniu małego lotnictwa. Tylko jeden instruktor i jednocześnie inspektor Alfons Komuński z Bydgoszczy śmiało rzucił z mównicy hasło znane niby wszystkim, a jednak często zapomniane: „Więcej modelarzy do lotnictwa!" Usprawiedliwić resztę modelarzy obecnych na sali obrad I Zjazdu naszych korespondentów może jedynie stosunkowo krótki czas trwania dyskusji po referacie redaktora naczelnego. Sądzić należy, że wszelkie niewypowiedziane słowa zostaną przelane na papier i będziemy je mogli wkrótce opublikować.

Mimo, że jeden tylko modelarz zabierał głos, w czasie przerw w obradach dyskusje członków małego lotnictwa były bardzo ożywione. Wymieniliśmy swoje spostrzeżenia o materiale zawartym w „Młodym Lotniku", rozmawialiśmy o zbliżających się zawodach „Harnasiów", o terenowych radach małego lotnictwa, o braku instruktorów... Wszystkie uwagi, pochwalne i krytyczne skrzętnie, notowaliśmy by jak najwięcej skorzystać z bezpośredniego zetknięcia się z naszymi współpracownikami. Okazało się w czasie dyskusji, że często znajomość korespondencyjna nie wystarcza, że trzeba sobie pogadać, tak od serca o tym i owym, co niejednokrotnie trudno opisać czy narysować.

* * *

Zróbcie tak — mówi Wiesław Kruszewski z Mielca — dajcie tylko 1 stronicę dla najmłodszych, a resztę dla średnio i mocno zaawansowanych. Nie obiecujemy. Kruszewski specjalizuje się w modelarstwie dość „specjalnym". Chce mianowicie wypróbować prototypy nowych szybowców na odpowiedniej wielkości modelach. Ma sporo obliczeń i rysunków. Życzymy powodzenia w twórczej pracy i z zagadnień mocno inżynierskich przechodzimy do „przedszkola małego lotnictwa".

Oto Andrzej Mystkowski z Warszawy. 13-letni nasz współpracownik. Wykonał maleńkie modele w skali 1 : 200 wszystkich typów polskich szybowców. Prosi o zamieszczenie zdjęcia w „Młodym Lotniku". Ofertę przyjmujemy i pracę Andrzeja zobaczą nasi Czytelnicy w najbliższych numerach „Młodego Lotnika".

* * *

— Za dużo modelarstwa w SiM-ie — stwierdza Władysław Kółeczko ze Stalowej Woli. — Ja bym chciał więcej materiału o pracy kół LL...

Niestety, otaczający nas młodzi lotnicy nie dają przyjść do słowa zasłużonemu korespondentowi SiM-u. Kółeczko był chyba jedynym z obecnych na zjeździe, który powiedział, że modelarstwa jest za dużo w SiM-ie. Modelarstwa za mało — to były narzekania większości.

„JESTEM ZACHWYCONY ZJAZDEM"

Marek Kołak, zdobywca pierwszej nagrody w Konkursie-Plebiscycie na 10 najlepszych pilotów szybowcowych, z radością ogląda zegarek, który niedawno otrzymał z rąk redaktora naczelnego SiM-u. Usiadł sobie teraz w kąciku holu, w wygodnym miękkim fotelu i ściskając pod pachą długie pudełko „Żaka", zdaje się jeszcze raz przeżywać chwile tak dla niego radosne. Korzystając z kilku minut przerwy, zamieniam z nim parę słów.

Marek ma 16 lat i jest uczniem Szkoły Metalowej w Gostyniu. Nadsyłając wraz ze swym bratem Stanisławem kupony na konkurs, nie przypuszczali wcale, że któryś z nich może dostać jakąkolwiek nagrodę. A tu tymczasem — nagrodzeni zostali obydwaj, starszy zegarkiem, młodszy — zestawem materiałów do budowy modelu „Żak".

Na zjazd, niestety, mógł przyjechać tylko Marek. Jego młodszy brat zachorował i z żalem musiał zrezygnować z podróży do stolicy.

Gawędzimy sobie swobodnie z Markiem i nagle spostrzegam, że pilnie przysłuchuje się nam ktoś z boku. Ten „ktoś" z uśmiechem oświadcza, że jest... wujkiem Marka. Przyjechał na zjazd razem z Markiem, tak dla towarzystwa. Obaj teraz, Antoni Kołak i jego bratanek Marek, opowiadają mi o tym, jak wielkie wrażenie wywarło na młodzieży Krobi Starej i Domachowa (stamtąd pochodzą Marek i jego wujek) nagrodzenie obu braci w konkursie SiM-u.

Przed wyjazdem prosili Marka koledzy:

— A opowiedz, jak wszystko się odbyło na Zjeździe! I nie zapomnij zobaczyć Starego Miasta, ruchomych schodów i MDM-u!



Marek Kołak w rozmowie z Pawłem Elsztelnem, redaktorem „Młodego Lotnika". Foto: LL

— Opisz dokładnie jak się buduje Warszawa!

— Dowiedz się jak założyć koło Ligi Lotniczej!

Marek pozapisywał sobie życzenia kolegów, obiecał wszystko dobrze obejrzeć i zasięgnąć dokładnych informacji.

Zjazdem jest zachwycony, podobają mu się wypowiedzi pilotów, modelarzy i członków Ligi Lotniczej w dyskusji, czuje się doskonale w stolicy. Wdzięczny jest SiM-owi za zaproszenie go do Warszawy i tak serdeczne ugoszczenie.

Koniec przerwy. Marek oświadcza jeszcze, że teraz z podwójnym zapałem zabierze się do uzupełnienia swych lotniczych wiadomości. Zjazd ogromnie go do tego zachęcił.

Za chwilkę poszliśmy obaj na salę, gdzie zaczynała się już część artystyczna. **(z)**

ZBIGNIEW RAWICZ — Katowice

„...Trzeba, aby redakcja zwracała większą niż dotychczas uwagę na zamieszczane zdjęcia w numerze, które często jeżeli nie powtarzają się to są — nie lotnicze. Uważam też, że wszelkie artykuły i notatki winny być podpisywane pełnym imieniem i nazwiskiem autora, a nie skrótami czy pseudonimami. Dobrze byłoby też wprowadzić w SiM-ie i „Skrzydlatej" okładkę z kredowego papieru..."

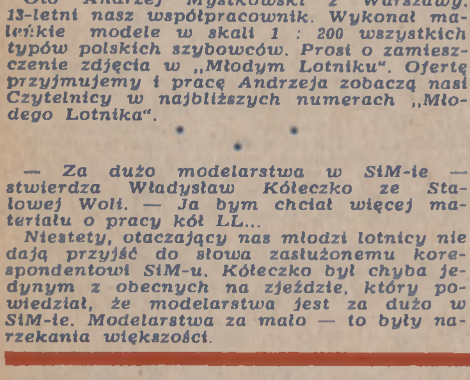
MAREK JANUSZEWSKI — Starogard

„...Dzięki zespołowej pracy, planowemu i systematycznemu szkoleniu, nasze koło LL poszczycić się może dużymi osiągnięciami. Pomagają tu nam SiM oraz pismo „Korespondent robotniczo-chłopski".

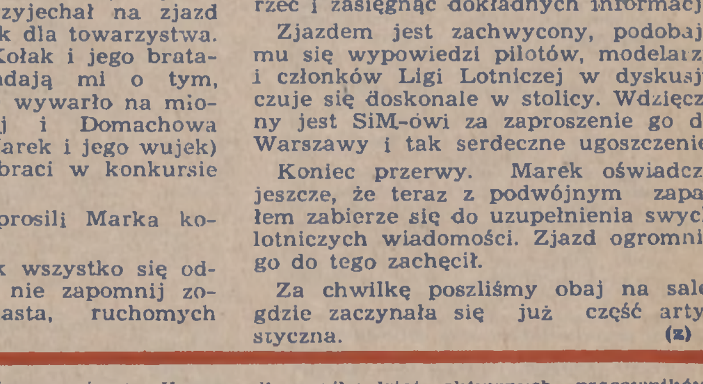
Uważam, że korespondent lotniczy powinien nie tylko pisać artykuły i notatki do czasopism lotniczych, ale również aktywnie pracować na terenie Ligi Lotniczej, propagować lotnictwo i walczyć samemu i przy pomocy prasy z wszelkimi przejawami biurokracji i kumoterstwa w LL.

Ostatnio na przykład były u nas, konkretnie w ZOLL-u — Gdańsk, przejawy biurokracji i kumoterstwa w odniesieniu do akcji przyjęć na szkolenie lotnicze. Tamtejszy wiceprezes ZOLL pomimo, że obiecał dla naszego Oddziału w Starogardzie 5 miejsc dla najbardziej aktywnych pracowników, nie dotrzymał swego przyrzeczenia tłumacząc się brakiem tych miejsc. Później jednak okazało się, że miejsca były, skoro w ciągu zaledwie paru minut w naszej obecności znalazło się miejsce dla pewnej znajomej z Malborga, protegowanej przez jednego z pracowników ZOLL-u w Gdańsku. I w tym wypadku było naszą winą, że jako Korespondenci nie potrafiliśmy szybko i skutecznie interweniować przy pomocy naszej prasy lotniczej. Referat tow. redaktora czasopism lotniczych wskazał nam jednak drogę, jaką mamy w takim wypadku postępować..."

(dalszy ciąg wypowiedzi za tydzień)



Widzimy tutaj przy pracy protokolantów, delegata Polskiej Agencji Prasowej i koleżanki z zespołu redakcyjnego SiM-u. Foto: LL



Na Zjeździe czynny był punkt sprzedaży czasopism lotniczych. Foto: LL

NASI KORESPONDENCI donoszą



DOKP — GDAŃSK DALEJ W CZOŁÓWCE

Zagadnienia lotnicze nie przestają być tematem dnia codziennego wśród pracowników wydziału mechanicznego DOKP—Gdańsk.

Ożywione dyskusje na zebraniach kół LL, gazetka ścienna z aktualnym materiałem — wszystko to świadczy o dużym zainteresowaniu lotnictwem wśród naszych pracowników.

Na korytarzu, poniżej gazetki ściennej umieszczono w gablotce szklanej pięknie wykonany metalowy model redukcyjny samolotu. Spośród członków koła na szczególne wyróżnienie zasługuje kol. Leon Kolczyński, który jako redaktor gazetki ściennej dba zawsze o właściwy dobór materiału.

Na jednym z ostatnich zebrań prelegent kol. Brzeg wygłosił referat pt. „Ludowe Lotnictwo Polski w służbie pokoju". Mówca obszernie omówił powstanie lotnictwa polskiego w ZSRR, walki naszych pilotów z lotnictwem faszystowskim oraz rozwój naszego lotnictwa w dobie obecnej.

T. Wiśniewski
Gdańsk

O PRACY KORESPONDENTÓW SŁÓW KILKA

Czytelnictwo prasy w ogóle można określić jako najprostszą metodę samokształcenia. Nam, świadomym obywatelom Polski Ludowej zależy na tym, aby z tego samokształcenia korzystało możliwie najwięcej ludzi. Ale w jaki sposób dopiąć tego celu?

Otóż niepoślednią rolę w popularyzowaniu prasy na danym terenie odgrywa korespondent. Pisząc do gazety (w danym wypadku do SiM-u) o osiągnięciach i bolączkach swojej miejscowości, przyczynia się on do wzrostu zainteresowania pismem.

Jasne, że najpierw czyta się to, co korespondent napisał o terenie znanym czytelnikowi. Ale na tym nigdy się nie kończy. „Ciekawski" mimo woli sięgnie dalej, najpierw przeglądnie zdjęcia, a potem przeczyta nawet i artykuły problemowe.

Tak oto można pozyskać nowego czytelnika prasy lotniczej, świeżego miłośnika lotnictwa. Będzie to też, być może, początkiem pracy społecznej przyszłego aktywisty, punktem wyjścia jego pracy w lotnictwie.

Stąd wniosek, że najlepszym sposobem powiększenia ilości czytelników oraz prenumeratorów jest rozbudowanie gęstej sieci lotniczych korespondentów terenowych. Ale współpraca nie powinna być jednostronna. O korespondentach trzeba pamiętać, trzeba dać im warunki wydajnej pracy — stworzyć jakiś instruktaż, na którym opieraliby się w swej pracy.

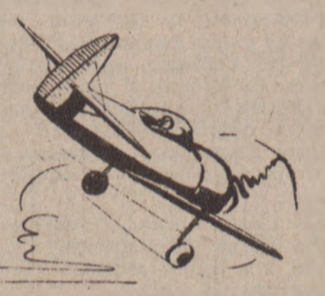
Tak więc styczeń, miesiąc propagandy lotniczej, powinien być jednocześnie miesiącem werbunku korespondentów terenowych. Dobrze by było, gdyby Redakcja opracowała dla swoich korespondentów wytyczne, które omówione zostałyby na zebraniach koła. Korespondenci powinni ze sobą współpracować, tworzyć plany miesięczne, dzięki czemu pismo otrzymywałoby informacje systematycznie, a korespondenci przestaliby dublować wiadomości.

Koledzy korespondenci! Bądźmy więc pionierami w popularyzowaniu naszej prasy lotniczej. Werbujmy spośród aktywistów LL i ZMP nowych korespondentów! Łączmy się w kluby! Jeszcze wydajniej współpracujmy z Redakcją, aby nasze pisma lotnicze przyczyniły się do wzmocnienia Ludowego Lotnictwa Polskiego! (163).

Władysław Kóleczko
Stalowa Wola

DZIEWCZĘTA NA SAMOLOTY!

Do Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Opolu wpływa codziennie wiele dziesiątek podań o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Zgłasza się młodzież z zakładów pracy, gromad i szkół.



Wśród kandydatów nie brak również dziewcząt. Na specjalną uwagę zasługuje Janina Żukowska, wychowanka Państwowego Domu Dziecka, uczennica VIII klasy szkoły ogólnokształcącej. Żukowska, już jako mała dziewczynka, marzyła o zawodzie lotnika, obecnie zaś z wielkim entuzjazmem opowiada o sporcie szybowcowym. Nie wątpimy więc, że w przyszłości zostanie pilotem. „My dziewczęta — mówi — pokażemy, że wzorując się na wspaniałych wyczynach radzieckich pilotek, nie ustąpimy w sprawności chłopcom".

Gustaw Pyzik
Opole

ŹLE SIĘ DZIEJE W SKIERNIEWICACH

Chcę Ci, SiM-ie, opisać jak marnie przebiega w Skierniewicach praca lotnicza oraz akcja przyjęć młodzieży na szkolenie.

Oddział Powiatowy LL w Skierniewicach prawdopodobnie nie istnieje. Jest koło LL przy Domu Harcerza, ale zacieśniło ono całą swoją działalność w obrębie modelarni, a poza tym nie przejawia żadnej aktywności. Do modelarni należą harcerze oraz młodzież z Państwowego Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcącego. Wydaje mi się jednak, że zakład liczący około 400 uczniów powinien zdobyć się na własne koło Ligi Lotniczej i modelarnię. Chętnych na pewno znalazłoby się dużo.

Nie ma też w Skierniewicach żadnych odczytów związanych z lotnictwem. Dowodem braku działalności propagandy jest fakt, że na szkolenie lotnicze do ZP ZMP — zgłosiło się tylko 5 kandydatów. (162).

D. — Skierniewice

Z MIESIĄCA PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ

NAJLEPSI PROPAGANDYŚCI CZASOPISM LOTNICZYCH

Miesiąc propagandy prasy lotniczej odbił się szerokim echem w całym kraju i znalazł szczególnie żywy oddźwięk na terenie Ligi Lotniczej. Trzeba stwierdzić, że poszczególne Koła, Oddziały i Okręgi LL przygotowały się starannie do tej akcji i mogą poszczycić się dość bogatym plonem w postaci nowych prenumeratorów czasopism lotniczych. Już od połowy stycznia br. napływały do nas bez przerwy meldunki o przebiegu akcji. Kilkanaście razy liczne telefony z Okręgów monitowały redakcję:

— Robimy propagandę, zainteresowanie czasopismami duże, ale przysyłajcie do licha SiM. Gdzie on jest, ani w kioskach „Ruchu" ani u nas — czy przestał wychodzić?

— Wychodzi normalnie, „Ruch" zabrał do kolportażu i egzemplarze powinny być w kioskach.

Wszelkie nasze zapewnienia nie pomogły. Nasi aktywiści i kolporterzy LL mocno się denerwowali. Mieli zresztą ku temu słuszne powody. W Kielcach — na przykład — Okręg zmobilizował kilkudziesięciu aktywistów do tzw. „żywego" kolportażu, a tu nie ma co kolportować.

Trzeba stwierdzić, że pomimo niedostarczenia zamówionej przez ZOLL-e odpowiedniej ilości czasopism lotniczych, w terenie miesiąc propagandy prasy lotniczej wypadł dobrze. Efektem tego jest znaczny wzrost nakładu tyg. „Skrzydła i Motor", mies. „Skrzydlata Polska" i dwumiesięcznika „Technika Lotnicza".

Poniżej podajemy pierwsze meldunki z terenu:

DWIE ESKADRY PRENUMERATORÓW W KRAKOWIE WZYWAJĄ DO WSPÓŁZAWODNICTWA

Koło Ligi Lotniczej przy Państwowym Technikum Górniczym w Krakowie powzięło zobowiązanie utworzenia dwóch eskadr prenumeratorów SiM-u. Jest to odpowiedź na apel kol. Ryszarda Płozy z Warszawy zamieszczonego na łamach SiM-u w n-rze 50 z ubr.

Równocześnie wzywamy Koło Ligi Lotniczej 59 przy Państwowym Technikum Administracji Finansowej w Krakowie ul. Kapucyńska 2 do podjęcia podobnego zobowiązania.

Na terenie naszego Koła powstały więc dwie eskadry prenumeratorów SiM-u a mianowicie: 1 — eskadra liczy 10 członków, zaś 2 — eskadra 7 członków.

Korespondent Prasy Lotniczej
przy P. T. G.
Marian Kowalski

Eskadrom tym dajemy następujące numeracje:

Eskadra prenumeratorów P. T. G. nr. 2 (10 członków).

Eskadra prenumeratorów P. T. G. nr. 3 (7 członków).

Równocześnie wzywamy inne eskadry prenumeratorów do zarejestrowania. Czekamy

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE LOTNICZE

ZOSTAŃ SPADOCHRONIARZEM

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia)
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegających się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.



Nasze cotygodniowe odpowiedzi rozpoczynamy jak zwykle od spraw związanych ze szkoleniem lotniczym. Mimo kilkunastokrotnych komunikatów i szeregu wyjaśnień dotyczących szkolenia lotniczego, wielu spośród czytelników SiM-u nie zdążyło się jeszcze zapoznać z warunkami przyjęć na szkolenie lotnicze. Chociaż zapowiadaliśmy niejednokrotnie, że dla „spóźnialskich" (to znaczy tych, którzy nie złożą podania w terminie do dnia 31 grudnia ub. r.) nie ma miejsca w lotnictwie, to musimy przyznać, że tym razem im się udało. (Mają szczęście!). Liga Lotnicza, biorąc pod uwagę wielkie zainteresowanie młodzieży garnącej się do lotnictwa, postanowiła przedłużyć termin przyjmowania podań na szkolenie lotnicze do dnia 28 lutego br. Dlatego też kol. kol. **Ryszard Bieńkowski** — Płońsk (161), **Jerzy Zajkowski** — Ełk (157), **Barbara Bogacz** — Miechów (146), **Zenon Kosiński** — Solec Kujawski (142), **Mirosław Bania** — Pułtusk (129), **Jan Ciechoński** — Międzylesie (113), **Józef Tarczyński** — Janów (109), **Józef Ronda** — Janów (108), **Władysław Sztab** — Jarosław (101), **Roman Jaworski** — Włocławek (87), **Stanisław Polak** — Grzechynia (86), **Sławomir Gocławski** — Pułtusk (68), **Stanisław Radomski** — Chełm Lubelski (69), **Marian Siekiera** — Młodzieszyn (23), **Czesław Opala** — Wiązownica Duża (78) oraz wszyscy ci, którzy pragną w roku bieżącym przejść szkolenie w pilotażu silnikowym, szybowcowym, kurs skoczków spadochronowych I i II stopnia oraz pomocników mechaników, winni niezwłocznie złożyć podanie w najbliższym oddziale miejskim lub powiatowym Ligi Lotniczej albo w zarządzie ZMP. Warunki przyjęć podajemy na str. 110.

Kol. **Antoni Mroczek** — Błoriszewo (13). Radzimy starać się o przyjęcie na szkolenie spadochronowe.

Kol. **Benedykt Kowalski** — Jaworzno (38). Otrzymany formularz powinniście wypełnić zgodnie z instrukcją i natychmiast przesłać z powrotem do ZOLL-u.

Kol. kol. **Bolesław Baca** — Dąbrowa Tarnowska (126), **Witold Muchla** — Mały Buczek (121), **Zbigniew Stasiak** — Kutno (91), **Jan Szalast** — Chełmek (73), **Józef Baj** — Baranówka (70), **Marian Wujczak** — Rostarzewo (72). O ile do chwili obecnej nie otrzymaliście zawiadomienia odnośnie przyjęcia Was na szkolenie lotnicze — interweniujcie w miejscu składania podań. Być może, że opóźnienie w przesłaniu Wam zawiadomień spowodowane jest wielką ilością kandydatów oraz przedłużeniem terminu składania podań.

Kol. **Jerzy Kawecki** — Parczew. Ukończenie kursu teoretycznego jest konieczne, gdyż jedynie wyniki egzaminu z wiadomości teoretycznych decydują o dopuszczeniu kandydata do szkolenia praktycznego.

Kol. kol. **Jerzy Hajduk** — Miasteczko Śl. (42), **Józef Pińczyk** — Grzybów (55), **Józef Leśniewicz** — Gryfino (47), **Jan Nawrocki** — Stare Kolnie (154). Od kandydatów do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych wymagane jest wykształcenie na poziomie 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowej oraz wiek — ukończony 18 rok życia. A zatem do OSWL nie możecie być jeszcze przyjęci. Radzimy starać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze prowadzone przez Ligę Lotniczą (patrz warunki na str. 110). Po przejściu kolejnych stopni wyszkolenia, począwszy od szybownictwa do pilotażu silnikowego, będziecie mieli szanse dostania się do OSWL.

Kol. **Eugeniusz Prokopowicz** — Rzepin (36). Droga do lotnictwa wojskowego nie jest krótka i łatwa. Pilot wojskowy musi posiadać duży zasób wiadomości zarówno lotniczych, jak i ogólnych i być dobrym, świadomym obywatelem naszej ludowej Ojczyzny. Jesteście jeszcze bardzo młodzi. Macie więc dużo czasu na zdobywanie wiedzy. Jednakże szkolenie lotnicze radzimy rozpocząć niezwłocznie od modelarstwa. Jeśli w Waszej szkole nie ma koła LL ani modelarni, powinniście zgłosić się do najbliższego Oddziału Ligi Lotniczej, który skieruje Was do jednej ze swych placówek lub pomoże w zorganizowaniu modelarni szkolnej.

Kol. **Dionizy Olczyk** — Radziechowice (56). Radzimy starać się o przyjęcie do OSWL.

Kol. **Zygmunt Janczarek** — Kraśnik. Kontynuujcie prace modelarską i uczcie się pilnie. Kiedy ukończycie 16 rok życia, będziecie mogli się starać o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej.

Kol. **Alicja Piaskowska** — Bytom (65). Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych (KWWL) powinny być organizowane przez wszystkie koła Ligi Lotniczej. O ile przy Waszej szkole nie ma koła LL, skontaktujcie się z najbliższym oddziałem Ligi Lotniczej, który pomoże Wam w założeniu koła lub wskaże miejsce, gdzie będziecie mogły ukończyć KWWL.

(j. s.)

Kol. Mikołaj Mirończak z Koźla. — Oczywiście, wówczas wykształcenie Wasze będzie wystarczające, aby rozpocząć szkolenie na kursie szybowcowym. Sprawę szkolenia praktycznego w czasie wakacji można uzgodnić.

Kol. Adam Radke z Raciborza. Radzimy ukończyć szkołę ogólnokształcącą, a później rozpocząć studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej lub Wrocławskiej.

Kol. Jackowi Klimaszewskiemu z Sosnowca dziękujemy za przesłane rozrywki umysłowe, z których część wykorzystamy i prosimy o dalszą współpracę. Nagrodę książkową wysłaliśmy pocztą. Za życzenia serdecznie dziękujemy.

Koledzy z Janowa — Franciszek Kuć, Józef Szulim i Tadeusz Ronda uczęszczają do VII klasy szkoły podstawowej i chcieliby już wstąpić w szeregi szybowników. Niestety, mimo zapału i chęci nie możecie być przyjęci na szkolenie, bowiem kandydaci na kurs szybowcowy muszą mieć ukończony 16 rok życia. Czas, dzielący Was od wstąpienia na kurs wypełnijcie rzetelną i aktywną pracą w kole lub modelarni (jeżeli nie nie ma na terenie koła i modelarni, postarajcie się założyć w porozumieniu z Oddziałem LL i ZMP), zdobywajcie wiedzę o lotnictwie czytając prasę lotniczą. Za pozdrowienia dziękujemy.

Miłych chłopców z klasy VII prosimy o podanie nazwisk i adresu, ponieważ na listy anonimowe nie odpowiadamy.

(t. b.)

Co czytać?



Jerzy Konieczny — „**ŻOŁNIERZE PRZESTWORZY**". Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1952. Nakład 30 000 egz. Str. 90 + 1 nlb. Cena 1 zł 20 gr.

W popularnie ujętej broszurce podaje autor zasadnicze wiadomości o lotnictwie wojskowym. W zwięzłej części historycznej znajdzie czytelnik zarys dziejów lotnictwa, którego narodziny nastąpiły w Rosji. Rozdział trzeci: „Poznajemy lotnictwo wojskowe" — poświęcony jest teorii. Ilustrują go przejrzyste wykresy, sylwetki samolotów oraz 1 duży rysunek, zawierający szczegółowy plan myśliwca odrzutowego. Następne rozdziały mówią o Sokołach Stalinowskich — pilotach Związku Radzieckiego oraz o szlaku bojowym Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Książkę kończy omówienie ruchu racjonalizatorskiego w Ludowym Lotnictwie Polskim.

Kol. Januariusz Pilarski z Kalisza. Jednym z warunków przyjęcia do szkoły pilotażu jest pełna ostrość wzroku obu ócz. Warunek ten dotyczy również nawigatorów, strzelców pokładowych i mechaników wyciągarkowych. Od kandydatów na mechaników pokładowych oraz skoczków spadochronowych wymagania w stosunku do ostrości wzroku są różne. Nie znając stopnia osłabienia ostrości wzroku Waszego lewego oka, trudno jest pomóc w wyborze kierunku szkolenia.

Kol. Stanisław Sobczyk z Ząbkowic. Wynik prześwietlenia klatki piersiowej wskazuje na wadę serca. Radzę zgłosić się do poradni sportowo - lekarskiej lub międzyszkolnej, w celu poddania się badaniom lekarskim. Orzeczenie lekarza badającego będzie miarodajne.



Kol. **Marian Wawrzecki** z Branicy Radzyńskiej. Guz w gardle, chociaż piszecie, że nie przeszkadza Wam on w codziennym życiu, będzie jednak przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze. Winniście natychmiast udać się do lekarza i postąpić zgodnie z jego wskazówkami, gdyż guz w takim miejscu jest bardzo szkodliwy dla organizmu.

Kol. **Barbara Gawet** z Węgierskiej Górki. Zwapniały zespół pierwotny jest objawem wygojenia sprawy gruźliczej i w tym stanie można się podjąć tylko lekkiej pracy. W lotnictwie jednak, jak wykazywało doświadczenie, zwapniały zespół pierwotny jest dość często powodem nawrotu gruźlicy płuc. Dlatego też kandydatów takich nie przyjmuje się na szkolenie lotnicze.

Kol. **Jacek Jackiewicz** z Dęby. Zwróćcie się do specjalnej poradni chorób tarczycy, które znajdują się prawie w każdym mieście wojewódzkim.

Kol. **Zenon Hołubiak** z Nowej Rudy. Stan po złamaniu kości kończyn nie dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego, pod warunkiem braku ograniczeń w ruchu, dobrej osi złamanej kończyny, braku skróceń oraz stanów zapalnych kończyny. W Waszym wypadku prawdopodobnie nie będzie zastrzeżeń.

Kol. kol. **Ireneusz Tygielski** ze Zduńskiej Woli oraz **Jerzy Załęcki** z Oławy. Braki w uzębieniu zasadniczo nie są przeszkodą w przyjęciu na szkolenie lotnicze. Jedynie zaburzenie trawienia wynikające z niedokładnego żucia pokarmu i powodujące upośledzenie stanu odżywiania dyskwalifikują kandydata do szkolenia lotniczego.

Przebycie operacji wyrostka robaczkowego, o ile nie ma pozostałości w postaci zrostów otrzewnej, nie stanowią przeszkody w przyjęciu do lotnictwa.

Kol. **Zbigniew Kondracki** z Warszawy. Żyły widoczne na przedramieniu są zjawiskiem normalnym.

Kol. **Adam Antoszek** z Nielisza. Nie podajecie, czy uszkodzenie oka wpłynęło znacznie na ostrość wzroku tego oka. Jeśli ostrość wzroku została bardzo osłabiona, nie będziecie mogli zostać mechanikiem pokładowym. W celu dokładnego zbadania oka uszkodzonego i ewentualnego doboru szkła korekcyjnego winniście niezwłocznie udać się do okulisty.

Kol. **Jan Kaczyński** ze Szczytna. Badania w poradniach sportowo-lekarskich nie są przeprowadzane w myśl wymagań medycyny lotniczej. Częstokroć człowiek zdolny do każdej pracy i zawodu nie jest zdolny do szkolenia lotniczego. Dlatego też kandydaci do lotnictwa przechodzą badanie w specjalnym ośrodku we Wrocławiu, gdzie lekarze specjaliści, zgodnie z wymaganiami medycyny lotniczej, klasyfikują według odrębnych zasad, dużo surowszych, niż tego wymagają inne rodzaje prac czy zawodów.

(jak.)

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ
Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62188; 73881; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18 rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 445 4-B-11574

Uskrzydlone marzenia

napisał: JERZY BUKOWSKI

DOKOŃCZENIE

Wypełniona po brzegi sala, w której przed kilkoma dniami zasiadali jeszcze hitlerowscy dygnitarze, długo nie milknącymi oklaskami witała ukazujących się na trybunie lotników. Ciasno tłoczyła się młodzież wokół obrońców polskiego nieba, darząc ich miłością i zaufaniem.

Nagle przez młodzież otaczającą kołem lotników zaczęła przeciskać się jakaś staruszka. Młodzi szybko ustępowali jej miejsca, wpuszczając przed siebie, a ona opierając się na lasce poszła wprost do jednego z pilotów. Popatrzyła mu prosto w oczy, potem przeniosła wzrok na pierś ozdobioną medalem i rzekła:

— Ty synku latałeś nad Warszawą?...

— A jakże, latałem, latałem mamusiu.

— A w powstaniu też latałeś?

— Naturalnie.

— Nad Starówką byłeś?...

— Byłem i to nie raz.

— Zrzucałeś tam worki z żywnością?

— Zrzucałem.

Staruszka wzbudzała coraz większe zainteresowanie.

— To dziękuję ci, mój synku. Starowina jestem, nie mam prawie nic, więc nie mogę ci się inaczej odwdzięczyć, ale za to on, jak urośnie, też będzie lotnikiem.

Pilot nie zrozumiał o co chodzi staruszce.

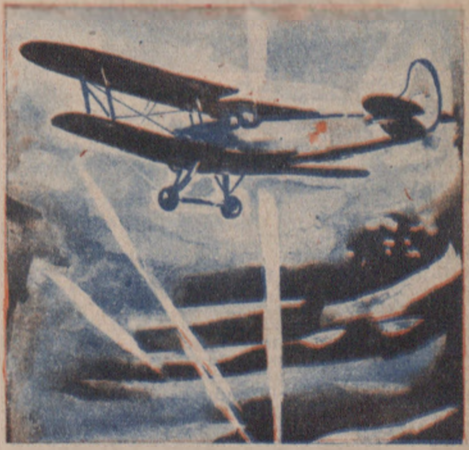
— Ale za co mi dziękujecie? Jaki to lotnik urośnie?

— Krótką masz, synku, pamięć. Zapomniałeś jak w powstaniu, lecąc nad Starówką, zauważyłeś chłopczyka prowadzącego starą babcię pod rękę. Wtedy to przechyliłeś się na skrzydło i zacząłeś machać ręką, a potem zrzuciłeś duży worek. Tą staruszką byłam ja, a chłopiec to mój wnuczek. Matkę i ojca zabili mu ci bandyci — powiedziała staruszka grożąc zaciśniętą pięścią na zachód.

— Trzy dni nic nie mieliśmy w ustach. Pomarlibyśmy z głodu, a właśnie wtedy ty przyleciałeś.

W pierwszej chwili myśleliśmy, że to bomba, ale kiedy nic nie wybuchło, mały puścił mnie i pobiegł zobaczyć co też ty zrzuciłeś. Kiedy wracał z bochnem chleba, spojrzałam w górę, chciałam podziękować, ale już cię nie było. No i myślę — spotkamy się, to podziękuję, a mały będzie lotnikiem.

KONIEC.



ROZWIĄZANIE KONKURSU NOWOROCZNEGO

1. Trzy samoloty, 2. Ośmiu członków załóg i pasażerów, 3. Trzech przygodnych świadków spotkania (nie dwóch, jak podaliśmy w warunkach konkursu, chcąc nieco utrudnić jego rozwiązanie). 4. Cztery paki bagażu (SiM, Skrzydlata Polska, Technika Lotnicza i wór z upominkami Dziadka Mroza) — oznaczone oddzielnymi kolorami na poniższym rysunku stanowią poprawne rozwiązanie konkursu.

A więc, Czytelnicy, sprawdźcie czy Wasze rozwiązania były właściwe. Listę nagrodzonych, najbardziej spostrzegawczych Czytelników podamy w następnym numerze.

